This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

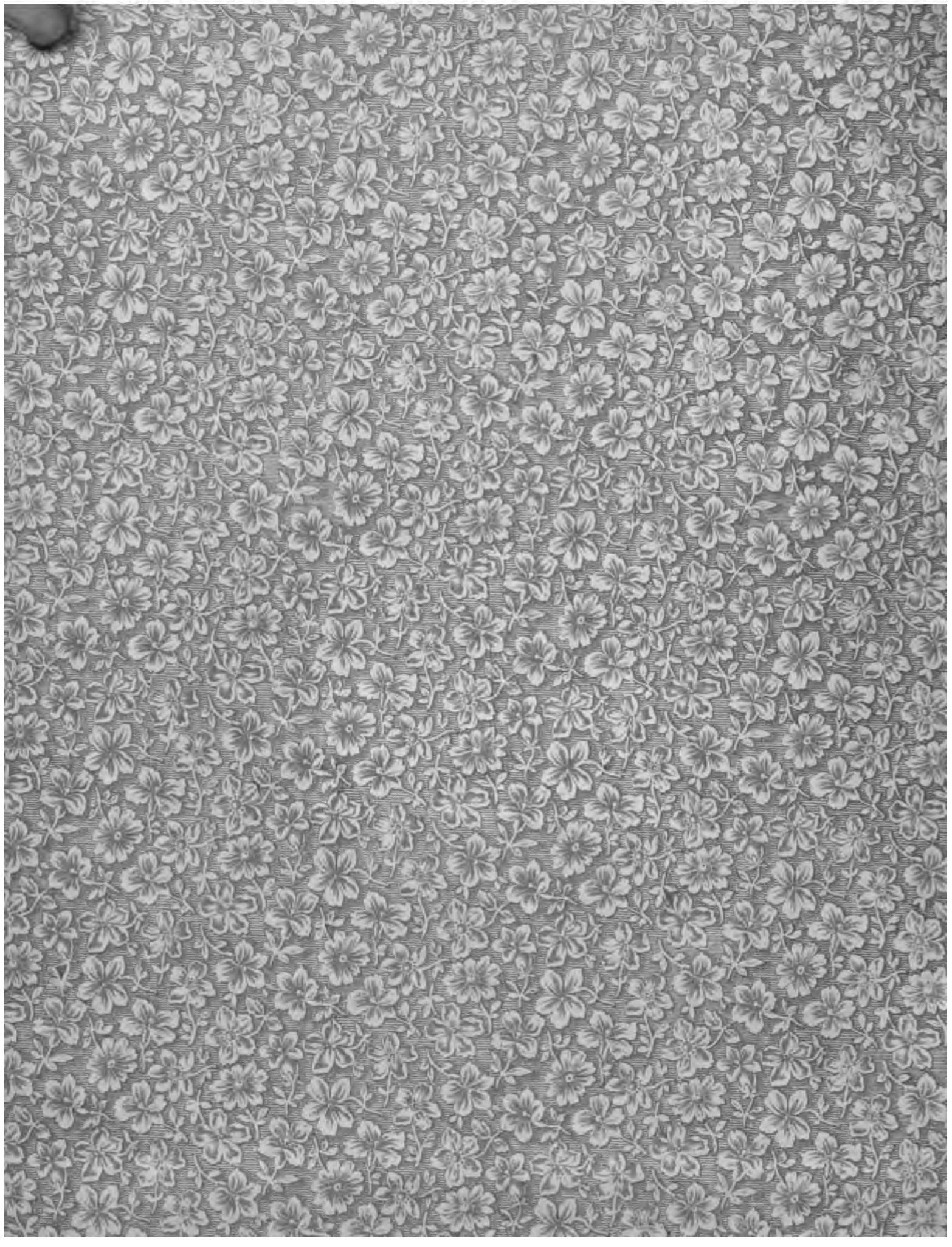
Über Google Buchsuche

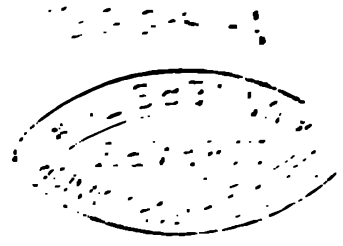
Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

NACHWEISUNGEN.

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University
NOT TO BE TAKEN OUT OF THE LIBRARY.

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.





A.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

LOKOMOTIVEN

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Chemnitz-Würschnitzer Bahn.
   - b. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - c. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - d. Zittau-Reichenberger Bahn.

1880. -86, 84, 02

Bedeutung der Typen und Zeichen:
in Kolonne 3: T = Tender-Lokomotive; Kolonne 4: † = Dampfheizung, ✕ = Läutewerk, ⊙ Kondensations-Einrichtung nach Kirchweger; in Kolonne 9 und 26: E. = Eisen, St. = Stahl.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Bahnzahl	2. Nummern der Lokomotiven	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	19. Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes im Kessel pr. Quadrat-
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kilogr
			1. Staats- Eilzug-															
80	96	II II	Dresden †	Hartmann in Chemnitz.	1860	406	559	B. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,84	76,66	84,50	1,25	8,5
	97		München †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	98		Berlin †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	99		Wien †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	100		Prag †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	101		Mainz †	" " "	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	102		Darmstadt †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	13		Trier †	" " "	1866	406	559	B. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,72	76,66	84,38	1,26	8,5
	14		Cöln †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	103		Coblenz †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	97		Hannover †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	98		Braunschweig †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	104		Kufstein †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	105		Dreihundert †	" " "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	106		Rhein †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	107		Main †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
80	108		Mets †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	109		Nancy	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	110		Strassburg †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	111		Paris †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	112		Carlsruhe †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	113		Mühlhausen †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	114		Waldenburg †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	115		Mylau †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	116		Münster †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	406	559	B. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	8,12	76,66	84,78	1,35	8,5
	117		Radeberg †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	118		Teplitz	" " "	1870	406	559	B. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	8,12	76,66	84,78	1,35	8,5
	119		Pirna	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	120		Bern	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	117		Luzern	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	333		Austria	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	110		Hochkirch	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	11	II II	Kempten	A. Borsig in Berlin.	1865	406	559	B. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,82	76,66	84,48	1,25	8,5
	12		Straubing	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	13		Donau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	33		Aschaffenburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
81	111		Trient	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	110		Matsch	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	112		Ulrich	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	113		Chur	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	114		Mailand	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	115	Mech II	Lauter	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	406	559	B. 14,0	1 260	3 461	185	40	45	6,80	80,48	87,28	1,20	9,0
	116		Wurzen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	117		Dachau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	118		Wilhelm Kinert	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	119		Frankenberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
82	120		Lauchau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	121		Hain	"	1876	406	559	B. 14,0	1 260	3 461	185	40	45	6,80	80,48	87,28	1,20	9,0
	122		Florenz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	123		Neugal	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	124		Düsseldorf	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	125		Hilmar	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	126		Wilhelm Meyfarth	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	127	V	Frauenhaus	Hartmann in Chemnitz.	1861	381	559	B. 15,0	1 200	3 510	178	40	45	6,12	78,53	84,65	1,10	7,0
	128		Phaëton	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	129		Aurora	" " "	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	130		Nante (1)	" " "	1856	381	508	B. 14,0	1 172	3 555	178	40	45	5,66	79,54	85,20	1,03	7,5
83	131		Limurita (2)	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	132		Nahlema (3)	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	133		Nehellenberg (4)	" " "	1868	381	"	"	1 177	3 468	180	40	45	5,77	78,47	84,24	0,91	7,5
	134		Riesa (5)	" " "	"	"			"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	135		Kleritzsch (6)	" " "	"	"			"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	136		Gera (7)	" " "	"	"			"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.								**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen		Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)				Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen											
im Ganzen.	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Material der Achsen.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	durch die Vorder- Achse.	durch die Mittel- Achse.	durch die Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnis
		Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			

Eisenbahnen.

Lokomotiven.

3	2	1 875	1 035	159,5	159,5	E.	4 130	30,69	10,87	11,23	11,23	33,33	22,46	2 510	44 509,52			96	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			97	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			98	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			99	
"	"	"	"	"	"	St. u. E.	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			100	
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	"	"	43 759,52			101	
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	"	"	43 759,52			102	
3	2	1 875	1 035	159,5	159,5	St.	4 130	31,16	11,22	11,29	11,29	33,80	22,58	2 510	44 959,52			13	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			14	**Kat. H. VI.** und **B.** Rahmen und Steuerung li innen, die horizontalen Cyl aussen; die gekuppelte Achse hinter der Feuerbüchse, die Vo achse ist Laufachse und hat den Achsbüchsen liegende federn. Nr. 11-15, 22, 66-68, 9 145-149 und 163-174 haben die federn der Mittel-(Treib-)A über den Achsbüchsen und erstere mit der Querfeder Hinterachse durch grosse kleine Längenbalanciers so bunden, dass die Drehpunkt kleinen Balanciers über den H achsbüchsen liegen. Ste son'sche Steuerung mit Hä Nr. 205, 209, 214-217, 222 un haben die Federn der gekupp Achsen unter den Achsbüc liegen u. sind erstere durch Lä balanciers verbunden. Allan Steuerung mit Schraube
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			66	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			67	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51	9 650	13 570	68	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51	9 230	12 990	164	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			163	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			165	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			166	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			167	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 700,00			168	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			169	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			170	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			171	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			172	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			173	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			174	
3	2	1 875	1 035	159,5	159,5	St.	4 280	33,00	11,25	12,20	12,20	35,75	24,40	2 510	42 259,51			205	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 259,51			209	Apparat zum Fahren mit G dampf. Bei Nr. 205 und 209
3	2	1 875	1 035	159,5	159,5	St.	4 280	32,41	10,64	12,14	12,14	34,92	24,28	2 510	42 000,00	9 750	13 650	214	die Vorderachse in einem
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 330	13 070	215	gestelle, dessen Zapfen übe
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			216	Achse angeordnet ist; die
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			217	federn der Vorderachse liege
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			222	Drehgestelle und sind durch
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			230	Querbalancier verbunden.
3	2	1 875	1 035	159,5	159,5	E.	4 130	29,00	10,24	10,65	10,65	31,64	21,30	2 510	39 234,78			11	Zugehörige Tender: Eilzu der mit normaler Kuppelung
"	"	"	"	"	"	St. u. E.	"	"	"	"	"	"	"	"	39 234,77			12	Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	"	"	39 234,77			15	
"	"	"	"	"	"	E.	"	"	"	"	"	"	"	"	39 234,77			22	
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00	9 650	13 570	145	
"	"	"	"	"	"	St. u. E.	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00	9 230	12 990	146	
"	"	"	"	"	"	E.	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			147	
"	"	"	"	"	"	St. u. E.	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			148	
"	"	"	"	"	"	E.	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			149	
3	2	1 700	1 035	180,0	165,0	St.	4 400	28,00	10,40	10,40	10,40	31,20	20,80	2 930	36 000,00			572	**Kat. Msch. VI.:** Rahmen Steuerung liegen innen, die zontalen Cylinder aussen; di
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 000,00			573	kuppelte Achse liegt hinter
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 000,00			574	Feuerbüchse. Die Vorderach
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 000,00			575	Laufachse, die Tragfedern
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 000,00			576	selben liegen über, die der T
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 000,00	10 035	14 025	577	und Kuppelachse unter den
3	2	1 700	1 035	180,0	165,0	St.	4 400	28,80	10,50	11,00	10,50	32,00	21,50	2 930	36 100,00			578	büchsen. Die Federn der Vo achse sind mit denen der M
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 100,00			579	(Treib-)Achse durch Längenb
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 100,00			580	ciers und die der Kuppelachse
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 100,00			581	Querbalancier verbunden. Ste son'sche Steuerung mit Hän
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 100,00			582	Zugehörige Tender: Eilzugte
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 100,00			583	Nr. 485—495.
3	1	1 845	1 230	159,5	146,0	St.	4 285	26,20	10,88	13,03	5,40	29,26	13,03	1 850	40 938,60	9 430	13 500	249	**Kat. H. VIa.:** Nr. 249, 25
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 938,60			250	257. Rahmen und Steuerung li
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 538,60	9 010	12 920	257	innen, die horizontalen Cyl aussen. Vorder- und Hinter
3	1	1 845	1 230	170,0	144,0	St.	4 064	25,00	10,75	11,75	5,00	27,50	11,75	1 800	40 650,00	9 140	13 210	569	(letztere hinter der Feuerbü sind Laufachsen. 4 ungekup
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			570	Längsfedern über Mittel-
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00	8 720	12 630	571	Vorderachse. 1 Querfeder
3	1	1 845	1 230	170,0	144,0	St.	4 064	27,98	10,68	14,10	6,00	30,75	14,10	1 800	32 850,00			562	die Hinterachse. Stephenson Steuerung mit Händel.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 850,00	9 140	13 110	563	Zugehörige Tender: E
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 850,00	8 720	12 530	564	tender mit normale
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 850,00			565	und Trittblechhöhe

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	Zulässiger höchster
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kil
	566	II. VI^a.	**Bautzen** ⊙	Hartmann in Chemnitz.	1868	381	508	E. 15,0	1 177	3 468	180	40	45	5,77	78,47	84,24	0,91	7
	567	„	**Dahlen** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	568	„	**Althen** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	544	II. VI^a.	**Amsterdam** ⊙	A. Borsig in Berlin.	1857	381	508	E. 15,0	1 151	3 468	182	40	45	5,59	79,34	84,93	0,91	7
	545	„	**Siegmar** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	546	„	**Triest** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	547	„	**Borsig** ⊙	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	548	„	**Weser** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	549	„	**Ronneburg** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	550	„	**Schmölln** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	551	„	**Stein** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
18	552	„	**Görlitz** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	553	„	**Böhlen** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	554	„	**Posen** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	555	„	**Lindau** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	556	„	**Breitingen** ⊙	„ „ „	1865	381	508	E. 16,0	1 177	3 468	182	40	45	5,86	79,34	85,20	0,91	7
	557	„	**Mosel** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	558	„	**Fährbrücke** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	559	„	**Gustav Harkort** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	560	„	**Elberfeld** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	561	„	**Weimar** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	193	K. VIII	**Amerika** †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1870	406	559	E. 13,0	1 230	3 690	187	40	45	7,41	86,74	94,15	1,32	8
	194	„	**Wartburg** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	195	„	**Worms** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
8	196	„	**Ems** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	197	„	**Moskau** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	198	„	**Madrid** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	199	„	**Warschau** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	200	„	**Kessler** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	

Personenzug

	294	II. IIIb	**Kamenz**	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1871	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	218	40	45	7,19	84,34	91,53	1,60	8
	295	„	**Spremberg**	„	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	296	„	**Röhrsdorf**	„	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	297	„	**Cottbus**	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	298	„	**Senftenberg**	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	299	„	**Lübben**	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	300	„	**Sorau**	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	301	„	**Pulsnitz**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	302	„	**Fünfhundert**	„	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	303	„	**Krieg**	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	304	„	**Sedan**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	305	„	**Wörth**	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	306	„	**Kaiser**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	307	„	**Friede**	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	308	„	**Marienbad**	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	309	„	**Karlsbad**	„	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	201	„	**Alsen**	„	1872			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	202	„	**Düppel**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	203	„	**Kissingen**	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	204	„	**Meissen**	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	206	„	**Dux**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	310	„	**Borna**	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	311	„	**Frohburg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	312	„	**Lobstädt**	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	313	„	**Geithain**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	314	„	**Regis**	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	315	„	**Rochlitz**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	316	„	**Penig**	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	317	„	**Wittgensdorf**	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	318	„	**Narsdorf**	„	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	319	„	**Limbach**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	

20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.								**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen		Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Material der Achsen.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \, d^2 . L . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnis
im Ganzen.	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.				Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.							
		Millimeter.					Millim.	Tonnen.			Achse.			Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	1	1 845	1 230	170,0	144,0	St.	4 064	27,98	10,65	14,10	6,00	30,75	14,10	1 800	32 850,00			566	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 850,00			567	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 850,00			568	
																			Kat. H. VI[a]. Nr. 569-562—568 u. **B. VI[a].:** Ra und Steuerung liegen innen horizontalen Cylinder aussen. derachse und Hinterachse (le hinter der Feuerbüchse) sind achsen; Vorder- und Mittel haben über den Achsbüchse gende, durch Längenbala verbundene Tragfedern, die H achse hat eine Quertrag Nr. 569—571 haben Stephe Steuerung mit Händel, Nr. bis 568 und 544—561 überdie pansionsschieber mit besond Händel. Zugehörige Tender: Eilzugt mit Kondensationseinrichtun 386—413; bei Nichtbenutzun Kondensation alle Eilzugt mit normaler Kuppelung und blechhöhe.
3	1	1 845	1 230	170,0	144,0	St.	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	40 650,00			544	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			545	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			546	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			547	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			548	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00	9 140	13 110	549	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00	8 720	12 530	550	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00			551	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00			552	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00			553	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00			554	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00			555	
3	1	1 845	1 230	170,0	144,0	St.	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	40 650,00			556	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			557	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			558	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			559	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			560	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			561	
																			Kat. K. VIII.: Rahmen Steuerung liegen innen, die zontalen Cylinder aussen. Di den Laufachsen sind in einem gestelle mit 2 Längsfedern einigt. Die Kuppelachse liegt der Feuerbüchse. Die F der gekuppelten Achsen unter den Achsbüchsen und durch Längenbalanciers geku Allan'sche Steuerung mit H Apparat zum Fahren mit G dampf. Zugehörige Tender: Eilzugt mit normaler Kuppelung und blechhöhe.
4	2	1 875	1 035	159,5	159,5	St.	5 040	34,08	15,85	10,97	10,97	37,79	21,94	2 510	42 259,51			193	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	Beide Laufachsen zusammen.	"	"	"	"	"	42 259,51			194	
"	"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51	10 570	14 370	195	
"	"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51	10 150	13 790	196	
"	"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			197	
"	"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			198	
"	"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			199	
"	"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			200	

Lokomotiven.

3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	St.	3 800	34,42	11,36	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	42 000,00			294	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			295	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			296	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			297	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			298	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			299	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			300	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			301	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			302	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			303	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			304	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			305	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			306	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			307	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 850	308	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	8 990	12 970	309	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			201	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			202	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			203	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			204	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			206	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			310	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			311	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			312	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			313	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			314	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			315	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			316	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			317	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			318	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			319	

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
						Cylinder.		Kessel.									
											Heizrohre.			Heizfläche			
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Kategorien	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Anzahl derselben.	Durchmesser innerer.	Durchmesser äusserer.	im Feuerkasten.	in den Rohren.	in beiden zusammen.	Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	320	II. III b.	Rötha	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,60
	321	"	Zwenkau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	348	"	St. Privat	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	349	"	Gravelotte	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	350	"	Bitsch	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	351	"	Breisach	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	352	"	Colmar	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	353	"	Forbach	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	354	"	Villiers	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	355	"	Beaumont	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	356	"	Kehl	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	357	"	Pfalzburg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	383	"	Saarburg	"	1872	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,60
	384	"	Weissenburg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
89	385	"	Genf	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	386	"	Thionville	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	387	"	Thann	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	388	"	Rosswein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	389	"	Nassau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	390	"	Nossen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	391	"	Rosenthal	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	392	"	Wittenberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	393	"	Ulm	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	394	"	Brünn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	395	"	Pilsen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	396	"	Coburg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	397	"	Erfurt	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	398	"	Dessau	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	399	"	Torgau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	400	"	Deutschland	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	401	"	Hörde	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	402	"	Witten	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	403	"	Bochum	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	404	"	Neuss	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	405	"	Gladbach	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	673	"	Montevideo	"	1874	406	559	E. 15,0	1 300	3 150	213	40	45	7,25	84,34	91,59	1,60
	674	"	Michigan	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	675	"	Schwanfild	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	676	"	Milwaukee	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	677	"	Caracas	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	678	"	Providence	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	679	"	Bogota	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	680	"	New-Haven ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	681	"	Rochester ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	682	"	Newark ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	683	"	Valparaiso	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	495	"	Bahia	"	1877	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,86	86,00	92,86	1,65
	496	"	Cuba	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	497	"	Havaña	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	498	"	Kansas	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	499	"	Kentucky	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	500	"	Memphis	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	501	"	Prairie †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	502	"	Quebec †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	503	"	Santiago †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	504	"	Tennessee †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	505	"	Utah †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	506	"	San Francisco	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	376	E. III b.	Ischl	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,60
	377	"	Essen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	378	"	Gastein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	379	"	Ragatz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	380	"	Pfäffers	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	381	"	Wildbad	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	382	"	Genua	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.							**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Material der Achsen.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die			im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \, d^2 . l . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.				Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.								
	Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	St.	3 800	34,42	11,36	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	42 000,00			320	**Kat. H. III b.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse mit oben liegenden durch Querbalancier gekuppelten Federn; die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch Längenbalanciers verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Bei Nr. 673 bis 683 liegt die Vorderachse in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Die Tragfedern der Vorderachse liegen im Drehgestelle und sind durch einen Querbalancier vereinigt. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			321	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			348	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			349	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			350	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 850	351	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	8 990	12 970	352	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			353	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			354	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			355	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			356	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			357	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	St.	3 800	34,02	11,41	12,88	12,88	37,17	25,76	3 010	42 000,00			383	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			384	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			385	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			386	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			387	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			388	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			389	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			390	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			391	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			392	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			393	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			394	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			395	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			396	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			397	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			398	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 930	399	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	8 990	13 050	400	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 200,00			401	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 200,00			402	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 200,00			403	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 200,00			404	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 200,00			405	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	St.	3 800	34,70	12,54	12,73	12,73	38,00	25,46	3 190	50 520,00			673	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 520,00			674	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 520,00			675	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			676	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			677	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			678	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			679	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			680	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			681	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			682	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			683	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	St.	4 330	31,78	12,02	11,99	11,99	36,00	23,98	3 010	28 143,00			495	**Kat. H. III b.:** Nr. 495 bis 506. Rahmen u. Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Längsfedern über der Vorder- und unter der Treibachse, eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			496	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			497	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			498	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			499	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00	10 050	14 200	500	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00	9 420	13 320	501	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			502	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			503	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			504	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			505	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			506	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	St.	3 800	31,20	11,45	11,55	11,55	34,55	23,10	3 010	42 000,00			376	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			377	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 930	378	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	8 990	13 050	379	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			380	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			381	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			382	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.		
	421	K. III b.	**Stolpen †**	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61
	422	"	**Neustadt †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	423	"	**Ebersbach †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
21	424	"	**Eybau †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	425	"	**Colditz †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	426	"	**Bockau †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	427	"	**Dohna †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	428	"	**Eibenstock †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	429	"	**Geyer †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	430	"	**Grünthal †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	431	"	**Herrnhut †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	432	"	**Kohren**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	433	"	**Hartha**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	434	"	**Brandis**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	406	Schw. III b.	**Boston †**	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1873	406	559	E. 14,5	1 300	3 152	213	40	45	7,18	84,39	91,57
	407	"	**Chicago †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	408	"	**Jackson**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	409	"	**Montreal †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	410	"	**Brooklyn †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	411	"	**New-York**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	412	"	**Philadelphia**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	413	"	**Richmond †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	414	"	**Washington**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	415	"	**Cincinnati †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	435	"	**Albany †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	436	"	**Baltimore †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	437	"	**Buffalo †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	438	"	**Charleston**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	439	"	**Cleveland †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	440	"	**Detroit †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
32	441	"	**St. Louis †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	442	"	**Mobile †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	443	"	**Louisville**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	444	"	**New-Orleans †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	445	"	**Ottawa †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	446	"	**Pittsburg †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	696	"	**Madison ✕**	"	1875	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	205	40	45	7,02	83,95	90,97
	697	"	**Maine ✕**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	698	"	**Merida ✕**	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	699	"	**Margarita ✕**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	700	"	**Minnesota ✕**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	701	"	**Montana ✕**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	702	"	**Madeira ✕**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	703	"	**Maldonado ✕**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	704	"	**Martinique ✕**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	705	"	**Mendoza ✕**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	480	Hsch. III b.	**Alabama †**	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,90	86,00	92,90
	481	"	**Carolina**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	482	"	**Dakota †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	483	"	**Erie †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	484	"	**Georgia**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	485	"	**Halifax †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
15	486	"	**Jersey †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	487	"	**Kensington**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	488	"	**Lima †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	489	"	**Mexico**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	490	"	**Mississippi †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	491	"	**Missouri**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	492	"	**Nevada †**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	493	"	**Ohio**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	494	"	**Panama**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

A. Bestand an Lokomotiven.

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)															
der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Material der Achsen.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder- Achse.	Mittel- Achse.	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\,d^2\,L\,p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6}Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
1 560	1 035	170,0	170,0	St.	3 800	33,29	10,81	12,89	12,89	36,59	25,78	3 010	48 229,53			421	**Kat. K. IIIb.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse mit oben liegenden durch einen Querbalancier gekuppelten Federn; die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch Längenbalanciers verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube, Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53	*		422	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			423	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			424	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			425	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			426	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52	9 620 / 8 990	13 930 / 13 050	427 / 428	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			429	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			430	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			431	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 000,00			432	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 000,00			433	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 000,00			434	
1 560	1 035	170,0	170,0	St.	3 950	34,17	10,91	13,28	13,28	37,47	26,56	3 010	46 902,01			406	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			407	
"	"	"	"	"	3 980	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			408	
"	"	"	"	"	3 950	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			409	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			410	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			411	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			412	**Kat. Schw. IIIb.:** Nr. 406—415 u. 435—446 Anordnung von Rahmen, Cylinder, Achsen, Federn, Steuerung, Apparat zum Fahren mit Gegendampf wie bei Kat. K. IIIb. Die Vorderachse liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			413	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			414	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01	9 950 / 9 320	14 070 / 13 190	415 / 435	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			436	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			437	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 800,00			438	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			439	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			440	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			441	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			442	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 800,00			443	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			444	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			445	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			446	
1 560	1 035	170,0	170,0	St.	4 330	34,10	11,35	13,28	13,28	37,91	26,56	3 010	55 500,00			696	**Kat. Schw. IIIb.:** Nr. 696—705. Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist; Längsfedern über der Vorder- und unter der Treibachse, eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			697	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			698	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			699	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00	10 060 / 9 430	14 250 / 13 370	700 / 701	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			702	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			703	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			704	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			705	
1 560	1 035	170,0	170,0	St.	4 330	31,99	11,96	12,10	11,75	35,79	23,93	3 010	28 709,51			480	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			481	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			482	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			483	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			484	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			485	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51	10 050 / 9 420	14 200 / 13 320	486 / 487	**Kat. Hsch. IIIb.:** Wie bei Kat. H. IIIb. Nr. 495—506. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			488	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			489	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			490	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			491	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			492	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			493	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			494	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
																	Lokomotiven
1	I. III.		**Saxonia**	Hartmann in Chemnitz.	1854	406	610	I. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,25
2	"		**Bavaria**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3	"		**Iris**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
4	"		**Löwe**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
41	"		**Jaguar**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
74	"		**Mittweida**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
42	"		**Biber**	" " "	1855	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
43	"		**Wallross**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
47	"		**Drache**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
48	"		**Altenburg**	" " "	1855	406	610	I. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
49	"		**Werdau**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
75	"		**Ostrau**	" " "	1855	406	610	I. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,25
50	"		**Plauen**	" " "	1856	406	610	I. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
51	"		**Pleisse**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
52	"		**Mulde**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
76	"		**Stauchitz**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
77	"		**Oberlichtenau**	" " "	1856	406	610	I. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
78	"		**Ernstthal**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
229	"		**Bastei**	" " "	1856	406	610	I. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
240	"		**Lilienstein**	" " "	1856	406	610	I. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
241	"		**Spree**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
242	"		**Neisse**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5	"		**Hirsch**	" " "	1857	406	610	I. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
6	"		**Adler**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10	"		**Tiger**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
79	"		**Erlau**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
80	"		**Lichtenstein**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
81	"		**St. Egidien**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
243	"		**Atalante**	" " "	1857	406	610	I. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
244	"		**Pillnitz**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
245	"		**Gravenstein**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
246	"		**Friedland**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
337	"		**Hammerstein**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
82	"		**Glauchau**	" " "	1858	406	610	I. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
83	"		**Schönburg**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
84	"		**Meerane**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
85	"		**Hohenstein**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
247	"		**Mercur**	" " "	1861	406	610	I. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,68	84,13	90,81	1,25
248	"		**Uranus**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
258	"		**Bodenbach**	" " "	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
259	"		**Venus**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
260	"		**Tellus**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
261	"		**Pallas** ✕	" " "	1863	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
262	"		**Ceres** ✕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
263	"		**Vesta** ✕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
338	"		**Ehrenstein**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
118	"		**Treuen**	" " "	1864	406	610	I. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,68	84,13	91,01	1,25
119	"		**Lengenfeld**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
120	"		**Auerbach**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
121	"		**Falkenstein**	" " "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
122	"		**Oelsnitz**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
123	"		**Schöneck**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
124	"		**Adorf**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
125	"		**Neukirchen**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
126	"		**Elster**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
127	"		**Brambach**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
128	"		**Franzensbad**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
129	"		**Eger**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
130	"		**Bayreuth**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
131	"		**Amberg**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
132	"		**Voigtland**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
133	"		**Osterland**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
134	"		**Landshut**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
135	"		**Passau**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
136	"		**Linz**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

gemischte Züge.

20. Achsen und Räder. Anzahl der Achsen im Ganzen.	21. Anzahl der Achsen der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	22. Durchmesser der Treibräder D. (Millimeter.)	23. Durchmesser der Laufräder. (Millimeter.)	24. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder. (Millimeter.)	25. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder. (Millimeter.)	26. Material der Achsen.	27. Aeusserer Radstand. (Millim.)	28. Gewicht. Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial. (Tonnen.)	29. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse. (Tonnen.)	30. Mittel-Achse. (Tonnen.)	31. Hinter-Achse. (Tonnen.)	32. im Ganzen. (Tonnen.)	33. Adhäsionsgewicht Q. (Tonnen.)	34. Zugkraft. $Z = \frac{\theta_{cont} \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$ (Kilogr.)	35. Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender. (Mark.)	36. Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min. (Millimeter.)	37. Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min. (Millimeter.)	38. Nummern der Lokomotiven.	39. Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	E.	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	41 400,00			1	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			2	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			3	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			4	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 500,00			41	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	40 500,00			74	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			42	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 500,00			43	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	43 500,00			47	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	E.	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			48	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			49	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	E.	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			75	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	E.	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			50	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			51	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			52	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			76	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	E.	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	43 500,00			77	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			78	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	St.	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			229	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	St.	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			240	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			241	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			242	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	E.	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	43 661,10	10 230	14 480	5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 661,10	9 420	13 300	6	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	43 661,10			10	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			79	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			80	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			81	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	St.	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			243	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			244	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			245	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			246	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	42 888,60			337	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	E.	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	43 500,00			82	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			83	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			84	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			85	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	St.	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 638,60			247	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			248	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			258	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			259	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			260	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			261	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			262	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			263	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 938,60			338	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	E.	3 200	30,60	8,40	12,75	12,75	33,90	25,50	3 300	42 300,00			118	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			119	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			120	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			121	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			122	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			123	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			124	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			125	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			126	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	10 260	14 590	127	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 450	13 560	128	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			129	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			130	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			131	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			132	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			133	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			134	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			135	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			136	

Kat. H. III.: Rahmen
Steuerung liegen innen, die
zontalen Cylinder aussen, s
liche Achsen vor der Feuerb
Die Vorderachse ist Lauf
Von den 6 Längsfedern übe
Achsbüchsen sind die der
achsen durch Längenbala
gekuppelt. Stephenson'scheS
ung. Nr. 1—4, 10, 41, 42, 47
118—136, 264 und 266—270
Dampfschlittenbremse, Nr. 2
Dampfklotzbremse, Nr. 4
Dampfbandbremse und N
Apparat zum Fahren mit G
dampf.

Zugehörige Tender: Per
und Güterzugtender mit nor
Kuppelung und Trittblechh

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	264	II. III.	**Odin**	Hartmann in Chemnitz.	1865	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,51	84,13	90,64	1,25
	265	"	**Thor**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	266	"	**Baldur**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	267	"	**Freia**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	268	"	**Iduna**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	339	"	**Mandau**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	269	"	**Atlas**	" " "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	270	"	**Vulcan**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	271	"	**Titan**	" " "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	272	"	**Cyclop**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	273	"	**Amazone**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	274	"	**Carl der Grosse**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	275	"	**Centaur**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	276	"	**Gigant**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	277	"	**Triton**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	278	"	**Boreas**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	279	"	**Argo**	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	280	"	**Jason**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	340	"	**Hochwald**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,02	84,13	91,16	1,25
	341	"	**Lausche**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3	35	W. III.	**Phönix**	Wöhlert in Berlin.	1852	406	610	E. 16,0	1 180	4 289	180	40	45	7,08	97,04	104,12	1,32
	36	"	**Büffel**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	37	"	**Salamander**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3	44	B. III.	**Leipzig**	A. Borsig in Berlin.	1855	406	610	E. 14,0	1 220	4 195	182	40	45	7,20	95,88	103,08	1,22
	45	"	**Zwickau**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	46	"	**Hof**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	73	B. III a.	**Waldheim**	A. Borsig in Berlin.	1853	381	610	E. 16,0	1 190	3 076	198	40	45	7,61	76,56	84,17	1,27
2	225	W. III a.	**Breslau**	Wöhlert in Berlin.	1853	406	610	E. 16,0	1 295	3 207	183	40	45	6,84	73,77	80,61	1,22
	226	"	**Wöhlert**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	228	II. III a.	**Eisenach**	Hartmann in Chemnitz.	1853	406	610	E. 14,5	1 220	3 131	185	40	45	6,47	72,81	79,28	1,18
	581	K. III.	**Borsdorf** ⊙	E. Kessler in Esslingen.	1866	406	612	E. 15,0	1 180	4 260	180	40	45	7,22	96,39	103,61	1,11
	585	"	**Leisnig** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	586	"	**Deutschenbora** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	587	"	**Grossbothen** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	588	"	**Lichtenberg** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	589	"	**Grimma** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	590	"	**Tanndorf** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	591	"	**Sayda** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	592	"	**Grossenhain** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	593	"	**Zella** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	594	"	**Pest** ⊙	" " "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
29	595	"	**Priestewitz** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	596	"	**Coswig** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	597	"	**Mannheim** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	598	"	**Dortmund** ⊙	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	599	"	**Minden** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	600	"	**Gotha** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	601	"	**Aachen** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	602	"	**Giessen** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	603	"	**Ortrand** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.							**Gewicht.**							**Anschaffungskosten**	**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen: der Treibräder einschl. der gekuppelten.	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Material der Achsen.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder- Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel- Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter- Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \, d^2 . l . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{n} Q$, wenn $Z > Z_1$	der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 555	1 035	159,5	140,0	St.	3 200	30,00	8,70	12,30	12,30	33,30	24,60	3 300	45 146,55			264	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,55			265	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,50			266	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,00			267	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,00			268	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 938,60			339	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 303,55			269	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 278,10			270	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70			271	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70	10 260	14 590	272	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30	9 450	13 560	273	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			274	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			275	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			276	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			277	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			278	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 646,60			279	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 646,60			280	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 751,35			340	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 751,35			341	**Kat. W. III.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. H. III. Von den 4 Längsfedern liegen 2 über den Vorderachsbüchsen, 2zwischen den Treib- und Kuppelachsbüchsen in einer Weise, dass die Wirkung jeder dieser beiden Federn durch einen Balancier auf 2 Achsbüchsen übertragen wird. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfklotzbremse. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
2	1 555	1 035	144,0	136,0	E.	3 270	26,00	6,45	11,40	11,40	29,25	22,80	2 720	39 150,00	10 030	14 270	35	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	39 150,00	9 400	13 390	36	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 150,00			37	
2	1 555	1 035	170,0	140,0	E.	3 295	28,71	5,80	13,30	13,30	32,40	26,60	3 300	42 633,97	10 090	14 250	44	**Kat. B. III.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen u. Federn wie bei Kat. H. III. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfbandbremse bei Nr. 44. Dampfschuhbremse bei Nr. 45 u. 46. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 633,97	9 460	13 370	45	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 633,96			46	
2	1 555	1 035	157,0	157,0	St.	4 110	25,10	9,00	9,40	9,40	27,80	18,80	2 390	42 300,00	9 700	13 670	73	**Kat. B. IIIa., W. IIIa.** und **H. IIIa.:** Nr. 73, 225, 226, 228 Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Achsen, bei Nr. 73 auch Federn und Steuerung wie bei Kat. B. VI.; Nr. 225 u. 226 Federn wie bei Schl. III; Steuerung nach Gooch mit Händel. Nr. 228 hat Längsfedern über der Vorderachse, 2 dergleichen tiefliegende zwischen Treib- u. Kuppelachse. Die Wirkung der letzteren Federn wird auf 4 gleicharmigen üb. den Achsbüchsen liegenden Längenbalanciers übertragen. Steuerung nach Stephenson mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
2	1 525	1 035	160,0	122,0	St.	4 020	24,00	11,00	8,40	8,40	27,80	16,80	2 770	42 357,40	9 570	13 870	225	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 357,40	8 910	12 970	226	
2	1 540	1 035	145,0	129,0	St.	4 000	23,50	11,20	7,45	7,45	26,10	14,90	2 480	42 382,65			228	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	St.	3 345	31,82	8,40	13,37	13,37	35,23	26,74	3 550	39 000,00			584	**Kat. K. III.:** Rahmen u. Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Nr. 584-603 mit Dampfschlittenbremse; Stephenson'sche Steuerung bei Nr. 584—603 und 609—612 mit Händel und Nr. 604—608 mit Schraube. Nr. 604—612 mit Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: zu Nr. 584—603 die Personen- und Güterzugtender mit Kondensationseinrichtung Nr. 441-472 (s. auch Kat. K.V.); bei Nichtbenutzung der Kondensation zu Nr. 584—603, sowie zu Nr. 604—612 alle Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 000,00			585	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			586	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			587	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			588	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			589	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 000,00			590	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			591	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 000,00			592	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00	10 040	14 160	593	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 000,00	9 410	13 280	594	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 000,00			595	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 000,00			596	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 000,00			597	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 000,00			598	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 000,00			599	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 000,00			600	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 000,00			601	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			602	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 000,00			603	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
8	604	K. III.	**Moldau**	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,18	94,24	101,42	1,11
	605	"	**Ruhland**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	606	"	**Kohlfurt**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	607	"	**Triebisch**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	608	"	**Esslingen**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	609	"	**Lohmen**	"	1875	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,16	94,24	101,40	1,11
	610	"	**Gmunden**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	611	"	**Gratz**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	612	"	**Miltitz**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8	663	Schi. III.	**Heidelberg**	Schichau in Elbing.	1875	432	559	E. 14,0	1 330	4 100	177	45	50	7,00	102,61	109,61	1,55
	664	"	**Cassel**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	665	"	**Falkenau**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	666	"	**Frankenstein**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	667	"	**Wolfsgefärth**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	668	"	**Weischlitz**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	669	"	**Berga**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	670	"	**Elsterberg**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
22	25	B. VII.	**Euler**	Hartmann in Chemnitz.	1868	406	559	St. 10,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	181	"	**Mariotte**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	281	"	**Abrah. Werner**	" " "	1868	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	282	"	**Heinr. Cotta**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	283	"	**Wittekind**	" " "	1869	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	284	"	**Friedrich der Weise**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	285	"	**Kurfürst Moritz**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	286	"	**August der Starke**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	655	"	**Keppler**	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 14,5	1 280	3 750	182	40	45	6,91	85,79	92,70	1,24
	656	"	**Watt** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	657	"	**Fulton** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	658	"	**Leibnitz**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	659	"	**Siegfried** ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	684	"	**Breithaupt** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	685	"	**Humboldt** ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	686	"	**Bernoulli**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	687	"	**Liebig** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	660	"	**Schill** ✕	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	661	"	**Volta**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	662	"	**Blücher**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	671	"	**Hengist**	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	672	"	**Horsa**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10	182	Schw. VII.	**Otto der Reiche**	Schwartzkopff in Berlin.	1869	420	559	St. 10,0	1 305	3 810	184	40	45	6,69	88,12	94,81	1,16
	183	"	**Friedr. der Streitbare**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	184	"	**Albrecht der Beherzte**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	185	"	**Luther**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	186	"	**Stephenson**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	187	"	**G. E. Lessing**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	188	"	**Haus Wettin**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	189	"	**Herschel**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	190	"	**Melanchton**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	191	"	**Barb. Uttmann**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Lastz

	60	B. V.	**Reichenbach**	Hartmann in Chemnitz.	1859	457	610	E. 16,0	1 278	4 202	197	40	45	7,78	104,05	111,83	1,28
	61	"	**Hamburg**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	62	"	**Magdeburg**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	63	"	**Gebhardsberg**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	90	"	**Nürnberg**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	91	"	**Reuth**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	92	"	**Bremen**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	93	"	**Frankfurt**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	94	"	**Crimmitschau**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	95	"	**Bamberg**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	7	"	**Falke**	" " "	1861	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,28	111,97	1,30
	8	"	**Schwan**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.							**Gewicht.**							**Anschaffungskosten**	**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Material der Achsen.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht O.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}65\ d^2\ l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{7} Q$, wenn $Z > Z_1$	der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 535	1 035	165,0	135,0	St.	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	55 200,00			604	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 200,00			605	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 200,00			606	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 200,00	10 040	14 160	607	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 200,00	9 410	13 280	608	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	St.	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	37 500,00			609	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 500,00			610	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 500,00			611	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 500,00			612	
2	1 525	1 020	178,0	159,0	St.	3 295	30,86	9,22	12,71	12,71	34,64	25,42	3 690	47 700,00			663	**Kat. Schl. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Lanfachse. Von den 6 Längsfedern liegen 2 über den Laufachsbüchsen, die übrigen unter den Treib- und Kuppelachsbüchsen, verbunden durch Längenbalanciers. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			664	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			665	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00	10 440	14 680	666	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00	9 810	13 800	667	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			668	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			669	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			670	
2	1 715	—	170,0	—	St.	2 600	25,08	14,12	—	14,47	28,59	28,59	2 740	37 500,00	9 380	13 890	25	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00	8 750	13 010	181	
2	1 390	—	170,0	—	St.	2 600	24,48	13,86	—	14,22	28,08	28,08	3 380	37 666,45			281	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	37 681,65			282	
2	1 555	—	170,0	—	St.	2 600	25,05	14,33	—	14,32	28,65	28,65	3 020	36 000,00	9 590	14 100	283	**Kat. H. VII.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die 2 gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse. Die Federn sind ungekuppelt und liegen bei Nr. 25, 181, 281—286 über und bei Nr. 655—662, 671, 672 und 684—687 unter den Achsbüchsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 25, 181, 283—286; mit Schraube bei Nr. 281 und 282. Allan'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 655—662, 671, 672 und 684 bis 687. Apparat zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 281—286, 655—662, 671, 672, 685 und 687. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	36 000,00	8 960	13 220	284	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	36 000,00			285	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	36 000,00			286	
2	1 390	—	170,0	—	St.	2 600	25,69	14,74	—	14,55	29,29	29,29	3 580	58 500,00			655	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	58 713,34			656	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	58 713,34			657	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			658	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			659	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	50 513,34			684	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	50 300,00	9 380	13 890	685	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	50 300,00	8 750	13 010	686	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	50 513,34			687	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			660	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			661	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			662	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	44 000,00			671	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	44 000,00			672	
2	1 555	—	170,0	—	St.	2 590	24,10	14,50	—	13,80	27,80	27,80	3 230	37 500,00			182	**Kat. Schw. VII.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei H. VII. Von den 4 unter den Achsbüchsen liegenden Federn sind die beiden der Hinterachse durch einen Querbalancier verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			183	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			184	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			185	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00	9 220	13 790	186	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00	8 590	12 910	187	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			188	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			189	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	38 904,00			190	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	38 904,00			191	

Lokomotiven.

3	1 390	—	159,5	—	E.	3 150	33,62	12,17	12,62	12,62	37,41	37,41	4 670	51 600,00			60	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			61	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			62	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			63	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			90	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00	10 010	14 720	91	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00	9 380	13 840	92	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			93	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			94	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			95	
3	1 390	—	159,5	—	E.	3 150	33,62	12,17	12,62	12,62	37,41	37,41	4 670	47 850,00			7	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			8	

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Kategorien	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.									
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	9	H. V.	Bär	Hartmann in Chemnitz.	1861	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
	103	"	Regensburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	104	"	Salzburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	251	"	Granaten	" " "	1861	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
	252	"	Edle Krone	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	253	"	Silberblick	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	105	"	Innsbruck	" " "	1862	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
	106	"	Augsburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	107	"	Würzburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	254	"	Himmelfahrt	" " "	1862	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
	255	"	Goldne Pforte	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	256	"	Freudenstein	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	138	"	Neumark	" " "	1865	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,79	104,23	112,02	1,30
	139	"	Netzschkau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	140	"	Herlasgrün	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	141	"	Heidelspitz	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	142	"	Mehltheuer	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	143	"	Abendberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	144	"	Bellalp	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	151	"	Bellhorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	152	"	Birghorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	154	"	Bötzberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	155	"	Stockhorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	156	"	Bundalp	" " "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	158	"	Breithorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	159	"	Klausen	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	162	"	Düdengrat	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	137	"	Sulzfluh	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	150	"	Feehorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	153	"	Mont Collon	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	157	"	Franzenshöhe	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	160	"	Fornopass	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	161	"	Sattelhorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	177	"	Contoberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	178	"	Glyshorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	179	"	Untersberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	180	"	Sustenhorn	" " "	1869	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	192	"	Mönch	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	199	40	45	7,88	105,29	113,17	1,41
	287	"	Taunus	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	288	"	Semmering	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	289	"	Gotthard	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	290	"	Simplon	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	291	"	Splügen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	292	"	Jungfrau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
93	293	"	Spessart	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	207	"	Pöhlberg	"	1871	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	208	"	Pabststein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	212	"	Landskrone	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	461	"	Aetna	"	1875	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04	1,41
	462	"	Dolomit	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	463	"	Faulhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	464	"	Hochjoch	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	465	"	Julier	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	466	"	Leopoldsberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	467	"	Matterhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	468	"	Ortler	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	469	"	Finstermünz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	470	"	Niederwald	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	471	"	Rheinstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	472	"	Rosstrappe	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	473	"	Waldspitz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	474	"	Vesuv	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	507	"	Bernkogel	"	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,98	106,85	114,83	1,41
	508	"	Fuchsberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	509	"	Grossglockner	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	510	"	Kaiserkrone	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	511	"	Monte Baldo	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.							**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Material der Achsen.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen					Zugkraft. $Z = \frac{0{,}666\ d^2\ L\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
								durch die										
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.				Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.			Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
	Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
								Achse.						der Lokomotiven excl. Tender.				
3	1 390	—	159,5	—	E.	3 150	33,62	12,17	12,62	12,62	37,41	37,41	4 670	47 850,00			9	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 850,00			103	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 850,00			104	
3	1 390	—	159,5	—	St.	3 150	32,25	12,25	12,00	11,75	36,00	36,00	4 670	47 661,00			251	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 661,00			252	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 661,00			253	
3	1 390	—	159,5	—	E.	3 150	33,62	12,17	12,62	12,62	37,41	37,41	4 670	47 850,00			105	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 850,00			106	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 850,00			107	
3	1 390	—	159,5	—	St.	3 150	32,25	12,25	12,00	11,75	36,00	36,00	4 670	47 661,00			254	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 661,00			255	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 661,00			256	
3	1 390	—	159,5	—	E.	3 150	33,59	11,32	13,03	13,03	37,38	37,38	4 670	48 750,00			138	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	48 750,00			139	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	48 750,00			140	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	48 750,00			141	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	48 750,00			142	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	48 750,00	10 010	14 720	143	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	48 750,00	9 380	13 840	144	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 850,00			151	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 850,00			152	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 850,00			154	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 850,00			155	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 850,00			156	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	48 039,00			158	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	48 039,00			159	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	48 039,00			162	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	48 750,00			137	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 850,00			150	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 850,00			153	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	48 039,00			157	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	48 039,00			160	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	48 039,00			161	
,,	,,	—	,,	—	St.	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 350,00			177	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 350,00			178	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 350,00			179	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 350,00			180	
3	1 390	—	159,5	—	St.	3 150	34,33	12,28	12,92	12,92	38,12	38,12	4 670	45 000,00			192	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			287	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			288	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			289	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00	10 110	14 820	290	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00	9 480	13 940	291	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			292	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			293	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			207	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			208	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			212	
3	1 390	—	159,5	—	St.	3 400	34,65	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	41 700,00			461	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 700,00			462	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 700,00			463	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 700,00			464	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 700,00			465	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 700,00			466	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 700,00			467	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 700,00			468	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 700,00			469	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 700,00	10 360	14 970	470	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 700,00	9 730	14 090	471	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 700,00			472	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 700,00			473	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 700,00			474	
3	1 390	—	170,0	—	St.	3 400	34,41	13,95	12,61	12,61	39,17	39,17	4 670	28 143,00			507	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	28 143,00			508	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	28 143,00			509	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	28 143,00			510	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	28 143,00			511	

Kat. H. V.: Rahmen u. Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse. Die 6 Längsfedern, von denen die der beiden hinteren Achsen durch Längenbalanciers gekuppelt sind, liegen bei Nr. 7-9, 60-63, 90-95, 103-107, 137-144, 150-162, 177-180, 251-256 über den Achsbüchsen, bei Nr. 192, 207, 208, 210-212, 287-293, 332-335, 358-363, 461-474 und 507-513 unter denselben. Gooch'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 7-9, 60-63, 90-95, 103-107, 137-144, 150-162, 177-180, 192, 251-256, 287-293; mit Schraube bei Nr. 207, 208 u. 212; Allan'sche Steuerung mit Schraube bei Nr. 210, 211, 332-335, 358-363, 461-474, 507-513. Apparat zum Fahren mit Gegendampf und Dampfklotzbremse bei Nr. 192, 207, 208, 210-212, 287-293, 332-335, 358-363, 461-474, 507-513; Dampfschlittenbremse bei Nr. 7-9, 61, 62, 90-95, 104, 105, 138-143, 151, 152, 154-156, 158, 159, 162, 252, 253 und 256; Dampfbandbremse bei Nr. 150 und 160; Dampfklotzbremse bei Nr. 60, 63, 103, 106, 107, 137, 144, 153, 157, 161, 177-180, 251, 254 und 255. Rauchverbrennungsapparat bei Nr. 91.

Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche. (Quadratmeter.)	19. Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes im Kessel pr. Quadrat. (Kilogr.)
	512	II. V.	Monte Cristallo	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1877	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,08	106,85	114,83	1,41	8,5
	513	„	Rheinfels	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	210	„	Tausend	„	1878	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86	1,41	8,5
	211	„	Fichtelberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	332	„	Montblanc	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	333	„	Wellhorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	334	„	Sentis	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	335	„	Eiger	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	358	„	Auersberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	359	„	Colmberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	360	„	Kahlenberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	361	„	Greifenstein	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	362	„	Katzenstein	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	363	„	Sandberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	322	Schw. V.	Pilatus	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) in Berlin.	1871	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,88	103,17	111,03	1,41	8,5
	323	„	Furka	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	324	„	Harz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	325	„	Monte Rosa	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	326	„	Wetterhorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	327	„	Bernina	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	328	„	Schreckhorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	329	„	Zermatt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	330	„	Tödi	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	331	„	Grimsel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	369	„	Rothhorn ✕	„	1872	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41	8,5
	370	„	Burgberg ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	371	„	Wendelstein ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	372	„	Borsberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	373	„	Scheibenberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	374	„	Gemmi	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	375	„	Watzmann	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
35	416	„	Albis	„	1873	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	417	„	Winterberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	418	„	Drachenfels	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	419	„	Brocken	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	447	„	Rolandseck	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	448	„	Loreley	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	449	„	Gaisberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	450	„	Hirtstein	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	451	„	Arlberg	„	1874	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41	8,5
	452	„	Brenner	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	453	„	Donnersberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	454	„	Eifel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	455	„	Forstenberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	456	„	Grenzhorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	457	„	Hohe Salve	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	458	„	Hohe Göll	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	459	„	Karst	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	460	„	Martinswand	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	516	K. V.	Arnberg ⊙	E. Kessler in Esslingen.	1868	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	197	40	45	7,70	108,46	116,16	1,36	7,5
	517	„	Balmhorn ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	518	„	Beatenberg ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	519	„	Hasliberg ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	514	„	St. Bernhard ⊙	„ „ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	515	„	Dachstein ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	520	„	Bieberstein ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	521	„	Blümlisalp ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9,0
16	522	„	Kynast ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	523	„	Plassenstein ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7,5
	524	„	Daubenhorn ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9,0
	525	„	Distelalp ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7,5
	526	„	Thorstein	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	213	40	45	8,24	117,27	125,51	1,44	9,0
	527	„	Kesselberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	528	„	Dorenberg	„	1873	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	529	„	Zwiselalp	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.							Gewicht.											
Anzahl der Achsen: der Treibachsen (einschl. der gekuppelten)	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Material der Achsen.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ L\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{k} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender: Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender: Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.		Millimeter.			Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	1 390	—	170,0	—	St.	3 400	34,41	13,95	12,61	12,61	39,17	39,17	4 670	28 143,00			512	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			513	
3	1 390	—	170,0	—	St.	3 400	34,57	14,10	12,62	12,62	39,34	39,34	4 670	45 000,00			210	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			211	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			332	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			333	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00	10 360	14 970	334	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00	9 730	14 090	335	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			358	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			359	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			360	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			361	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			362	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			363	
3	1 390	—	159,5	—	St.	3 150	33,72	13,40	12,04	12,04	37,48	37,48	4 670	45 258,75			322	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			323	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			324	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			325	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			326	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			327	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			328	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			329	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			330	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			331	
3	1 390	—	159,5	—	St.	3 150	34,20	12,76	12,60	12,60	37,96	37,96	4 670	46 391,30			369	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 391,30	10 110	14 820	370	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75	9 480	13 940	371	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			372	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			373	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			374	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 456,80			375	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			416	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			417	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			418	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			419	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			447	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			448	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			449	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			450	
3	1 390	—	159,5	—	St.	3 350	34,73	13,67	12,41	12,41	38,49	38,49	4 670	56 756,65			451	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			452	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,60			453	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			454	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65	10 310	14 820	455	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65	9 680	13 940	456	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			457	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			458	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			459	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,50			460	
3	1 380	—	165,0	—	St.	3 330	34,28	12,85	13,43	13,43	39,21	39,21	4 170	49 050,00			516	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 050,00			517	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 050,00			518	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 050,00			519	
"	"	—	181,0	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			514	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00	10 300	14 730	515	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00	9 670	13 850	520	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	5 000	44 400,00			521	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			522	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	4 170	44 400,00			523	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	5 000	44 400,00			524	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	4 170	44 400,00			525	
3	1 380	—	181,0	—	St.	3 330	33,56	11,16	13,17	13,17	37,50	37,50	5 000	43 350,00			526	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,00	10 390	14 810	527	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,00	9 720	13 900	528	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,00			529	

Kat. Schw. V.: Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen, Federn, Bremse etc. wie bei Nr. 192 der Kat. H. V. Bei Nr. 322 bis 331 Gooch'sche Steuerung mit Schraube; bei Nr. 369 bis 375, 416 — 419 und 447 — 460 Allan'scheSteuerung mit Schraube.
Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

Kat. K. V.: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind 4 durch Längenbalanciers gekuppelt und zwar bei Nr. 514 — 525 Mittel- mit Hinterachsfedern, bei Nr. 526 - 529 Mittel- mit Vorderachsfedern. Ferner haben Nr. 514 — 525 Stephenson'sche Steuerung mit Händel und Dampfschlittenbremse, hingegen Nr. 526 — 529 Stephenson'sche Steuerung mit Schraube und Apparat zum Fahren mit Gegendampf.
Zugehörige Tender: zu Nr. 514 bis 525 die Personen- und Güterzugtender mit Kondensationseinrichtung Nr. 441 — 472 (s. auch Kat. K. III.); bei Nichtbenutzung der Kondensation zu Nr. 514 — 524, sowie zu Nr. 525 - 529 alle Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche. (Quadratmeter.)	19. Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes. (Kilo)
8	530	Sigl V.	Tauern	G. Sigl in Wien.	1874	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,35	113,42	121,77	1,53	9,
	531	,,	Engelhorn	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	532	,,	Axenstein	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	533	,,	Grindelwald	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	534	,,	Etzelstock	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	535	,,	Hohenstaufen	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	536	,,	Mont Cenis	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	537	,,	Rigi	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	475	Hsch. V.	Badelwand	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	1,41	8,
	476	,,	Kyffhäuser	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	477	,,	Gotzenalp	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	478	,,	Schwarzwald	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	479	,,	Odenwald	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
11	538	,,	Finsteraarhorn	,,	1876	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,05	113,42	121,47	1,53	9,
	539	,,	Galmihorn	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	540	,,	Zugspitz	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	541	,,	Glärnisch	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	542	,,	Burgenstein	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	543	,,	Doldenhorn	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
4	231	H. V.	Glückauf ✕	Hartmann in Chemnitz.	1855	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,68	84,47	91,15	1,25	7
	232	,,	Richard ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	233	,,	Tharandt ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	234	,,	Neue Hoffnung	,, ,, ,,	1863	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,57	84,47	91,04	1,25	7

Divers

4	86	H. I. T.	Gössnitz	Hartmann in Chemnitz.	1858	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,98	6
	87	,,	Schönbörnchen	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	637	,,	Greiz	,, ,, ,,	1865	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7
	638	,,	Brunn	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
1	336	C. I.	Zittau	Cockerill in Seraing resp. Egesdorff in Linden und eigene Werkstatt.	1847 1869	355	559	E. 12,0	1 040	3 939	117	45	50	5,25	65,17	70,42	0,99	8
9	26	H. II. T.	Luchs ✕	Hartmann in Chemnitz.	1851	381	610	E. 12,0	1 040	4 013	139	40	45	5,82	70,12	75,95	1,05	5
	27	,,	Wolf	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	28	,,	Hyäne ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	29	,,	Eber	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	30	,,	Alligator	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	31	,,	Göltzschthal	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	32	,,	Nilpferd	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	33	,,	Casuar	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	34	,,	Elsterthal	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	38	B. II.	Delphin	A. Borsig in Berlin.	1852	381	610	E. 14,0	1 072	4 167	143	40	45	6,05	74,90	80,95	1,18	7
	39	,,	Vampyr	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	40	,,	Gazelle	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
12	614	,,	Faust ⊙	,, ,, ,,	1852	381	610	E. 11,5	1 072	4 198	143	40	45	5,04	75,41	80,45	0,98	6
	615	,,	Blitz ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5
	618	,,	Kötzschenbroda ⊙	,, ,, ,,	1856	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6
	619	,,	Elsterwerda ⊙	,, ,, ,,	1857	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	621	,,	Basel ⊙	,, ,, ,,	1858	381	610	E. 12,0	1 072	4 198	143	40	45	5,08	75,46	80,54	0,99	6
	622	,,	Röderau ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	623	,,	Oder ⊙	,, ,, ,,	1859	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	624	,,	Oederan ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	625	,,	Neckar	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.							**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Material der Achsen.	Aeusserer Radstand.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen						Zugkraft. $Z = \frac{0{,}008\ d^2 . l . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
der Treibräder einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	durch die Vorder-Achse.	durch die Mittel-Achse.	durch die Hinter-Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.						
	Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	1 380	—	181,0	—	St.	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	46 500,00			530	**Kat. Sigl V.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. K. V. Längsfedern der Treib- und hinteren Kuppelachse liegen unten und sind durch Längenbalanciers verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf u. Dampfklotzbremse. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 500,00			531	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 500,00			532	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 500,00	10 390	14 810	533	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 500,00	9 720	13 900	534	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 500,00			535	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 500,00			536	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 500,00			537	
3	1 380	—	170,0	—	St.	3 400	35,00	13,30	12,80	12,80	38,00	38,00	4 710	30 600,00			475	**Kat. Hsch. V.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. K. V. Die Längsfedern, welche zwischen der Treib- und hinteren Kuppelachse durch Längenbalanciers verbunden sind, liegen unter den Achsbüchsen. Nr. 475-479 Allan'sche Steuerung mit Schraube und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Nr. 538-543 Stephenson'sche Steuerung mit Schraube. Sämmtlich mit Dampfklotzbremse. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 600,00	10 360	14 970	476	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 600,00	9 730	14 090	477	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 600,00			478	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 600,00			479	
3	1 380	—	180,0	—	St.	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	29 325,00			538	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00			539	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00	10 440	14 880	540	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00	9 810	14 000	541	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00			542	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00			543	
3	1 390	—	159,5	—	E.	3 050	23,66	8,73	8,89	8,78	26,40	26,40	2 680	42 300,00			231	**Kat. H. V[a].:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. H. V. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Die 6 Längsfedern sind nicht gekuppelt. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	42 300,00	9 990	14 430	232	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	42 300,00	9 360	13 550	233	
3	1 390	—	159,5	—	E.	3 050	25,00	9,30	9,30	9,25	27,75	27,75	2 680	45 000,00			234	

Lokomotiven.

2	1 570	1 035	159,5	140,0	E.	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	2 020	43 500,00	3 200	9 150	86	**Kat. H. I. T.** u. **C. I.:** Rahmen u. Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Federn sind die der gekuppelten Achsen durch Längenbalanciers verbunden, ausgenommen b. Nr. 336 mit durchausungekuppelten Federn. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Bei Nr. 86 u. 87 Schraubenbremse, bei Nr. 637 u. 638 ausser Schraubenbremse an der Hinterachse auch Dampfschlittenbremse. Wasserbehälter von $2{,}_{22}$ cbm und Kohlenraum von $1{,}_{20}$ cbm Inhalt. Zugehöriger Tender: zu Nr. 336 Personen- u. Güterzugtender mit normaler Kuppelung u. Trittblechhöhe.
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	43 500,00			87	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	2 170	47 148,00	3 200	8 990	637	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 148,00			638	
2	1 550	1 050	152,0	140,0	St.	3 145	23,94	6,53	9,78	9,82	26,14	19,61	2 320	44 094,00	9 910	13 940	336	
															9 280	13 060		
2	1 555	1 035	159,5	140,0	E.	3 300	25,72	6,53	12,81	12,81	32,15	25,62	1 910	38 700,00			26	**Kat. H. II. T.** u. **B. II.** Nr. 38 bis 40: Rahmen u. Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Bei Nr. 26-34 Wasserbehälter von $2{,}_{68}$ cbm und Kohlenraum von $1{,}_{20}$ cbm Inhalt, sowie Schraubenbremse an der Hinterachse, Nr. 26 u. 28 ausserdem Heberleinbremse. Bei Nr. 38-40 Dampfschlittenbremse. Zugehörige Tender: zu Nr. 38-40 Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	38 700,00			27	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	38 700,00			28	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	38 700,00			29	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	38 700,00	3 300	8 940	30	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	40 946,45			31	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	38 700,00			32	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	38 700,00			33	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 384,40			34	
2	1 555	1 035	157,0	143,0	E.	3 280	23,75	5,80	10,60	10,60	27,00	21,20	2 390	34 781,00	9 910	14 030	38	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	34 781,00			39	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	34 781,00	9 280	13 150	40	
2	1 380	1 035	144,0	117,0	E.	3 350	23,52	6,28	10,15	10,15	26,58	20,30	2 310	34 350,00			614	**Kat. B. II.** Nr. 614, 615, 618, 619 u. 621-625: Rahmen u. Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse. Bei der Vorderachse als Laufachse, liegen die Tragfedern über den Achsbüchsen. Für die Treib- und Kuppelachse sind 2 Längsfedern angeordnet, die durch darüber liegende Balanciers auf die Achsbüchsen drücken. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender Nr. 414—417, 423—425, 430 und 431.
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	1 920	34 350,00			615	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	2 310	38 850,00			618	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	40 200,00			619	
2	1 380	1 035	144,0	117,0	E.	3 350	23,52	6,28	10,15	10,15	26,58	20,30	2 310	41 100,00	9 400	14 000	621	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 100,00			622	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 100,00			623	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 100,00			624	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 100,00			625	

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Kategorien	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.									
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
3	632	B. II. T.	Stollen	A. Borsig in Berlin.	1854	381	610	E. 13,0	1 072	3 465	143	40	45	4,78	62,28	67,06	0,92
	633	,,	Erz	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	634	,,	Leder	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
16	639	B. IIIb. T.	Stahl	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1875	415	559	E. 12,5	1 150	3 165	176	40	45	6,55	70,62	76,57	1,27
	640	,,	Granit	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	641	,,	Marmor	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	642	,,	Gold ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	643	,,	Kobalt ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	644	,,	Nickel ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	645	,,	Arsen	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	646	,,	Basalt	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	647	,,	Silber	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	648	,,	Kalk	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	649	,,	Albit	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	650	,,	Epidot	,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	651	,,	Topas	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	652	,,	Felsit	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	653	,,	Demant	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	654	,,	Korund	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
6	690	Schw. IIIb. T.	Alabaster	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1874	420	559	E. 11,0	1 129	3 165	156	45	50	6,12	69,81	75,94	1,29
	691	,,	Granat	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	692	,,	Saphir	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	693	,,	Onyx	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	694	,,	Opal	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	695	,,	Jaspis	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
21	54	II. IV.	Hundert	Hartmann in Chemnitz.	1858	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
	55	,,	Wiesenburg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	56	,,	Hartenstein	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	57	,,	Aue	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	109	,,	London	,, ,, ,,	1863	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	110	,,	Annaberg	,, ,, ,,	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
	111	,,	Buchholz	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	112	,,	Wildeck	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	113	,,	Augustusburg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	114	,,	Scharfenstein	,, ,, ,,	1865	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	115	,,	Waldkirchen	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	116	,,	Wolkenstein	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	117	,,	Flöha	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	175	,,	Wiesa	,, ,, ,,	1867	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
	176	,,	Cainsdorf	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	342	,,	Hilbersdorf	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann), in Chemnitz.	1872	381	559	E. 16,0	1 192	3 992	165	40	45	6,10	82,80	88,90	1,13
	343	,,	Komotau	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	344	,,	Schlettau	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	345	,,	Wilkau	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	346	,,	Saatz	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	347	,,	Weipert	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
4	53	II. IV. T.	Schwarzenberg ×	Hartmann in Chemnitz.	1856	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,52	72,94	78,46	0,86
	58	,,	Schneeberg ×	,, ,, ,,	1859	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
	59	,,	Neustädtel ×	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	108	,,	Hercules	,, ,, ,,	1862	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
5	235	II. VIII. T.	Döhlen ×	Hartmann in Chemnitz.	1857	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,43	39,74	43,17	0,68
	236	,,	Windberg ×	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	237	,,	Hainsberg ×	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	238	,,	Freiberg ×	,, ,, ,,	1858	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	239	,,	Burgk ×	,, ,, ,,	1866	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,81	39,74	43,55	0,68

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.							**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Material der Achsen.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die			im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{v_{000}\, d^2\, l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
der Treibräder einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.				Vorder-	Mittel-	Hinter-								
								Achse.										
	Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 380	1 035	144,0	128,0	E.	3 840	26,00	11,50	11,50	6,00	29,00	23,00	2 690	35 700,00			632	**Kat. B. II. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die Vorderachse ist Kuppelachse. Die Längsfedern der Treibachsen sind gekuppelt und liegen über den Achsbüchsen. Die hinter der Feuerbüchse liegende feste Laufachse hat eine oben liegende Querfeder. Schraubenklotzbremse auf d. Laufachse wirkend. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter von 4,00 cbm und Kohlenraum von 1,20 cbm Inhalt.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35 700,00	3 840	8 730	633	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35 700,00			634	
2	1 390	925	180,0	157,0	St.	4 026	31,22	14,62	14,62	9,42	38,68	29,26	3 740	51 900,00			639	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			640	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00*			641	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			642	**Kat. H. IIIb. T.** u. **Schw. IIIb. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; von den 2 gekuppelten Achsen ist die vordere Kuppelachse. Die hinter der Feuerbüchse liegende Laufachse hat verschiebbare Achsbüchsen mit oben liegender Querfeder, mit Ausnahme von Nr. 653, wo die Laufachse um einen Zapfen über ihrer Mitte drehbar ist. Die Federn der Treibachsen sind durch Längenbalanciers gekuppelt und liegen unter den Achsbüchsen. Klotzbremse auf die Mittelachse, bei H. IIIb T. durch Knichebel, bei Schw. IIIb T. durch Schraube wirkend. Allan'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter von 3,60 cbm und Kohlenraum von 1,30 cbm Inhalt.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			643	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			644	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			645	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00	4 026	8 570	646	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			647	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			648	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			649	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			650	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			651	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			652	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			653	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00	4 026	8 655	654	
2	1 390	925	170,0	157,0	St.	4 025	28,95	13,45	13,45	8,00	34,90	26,90	3 830	46 800,00			690	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			691	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00	4 025	8 610	692	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			693	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			694	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			695	
2	1 390	805	159,5	140,0	E.	3 575	29,00	7,70	12,20	12,20	32,10	24,40	2 980	42 600,00			54	**Kat. H. IV.** u. **H. IV. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen, zwischen Kuppel- (Mittel) Achse und Laufachse angeordneten Cylinder, sowie die Steuerung aussen; sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und in einem Drehgestelle gelagert, dessen Drehpunkt bei Nr. 55, 57-59, 108, 109 u. 176 1,400 m hinter der Vorderachse, bei Nr. 53, 54, 56, 110-117, 175 u. 342-347 über Vorderachsmittel liegt. Die über den Achsbüchsen liegenden Federn sind bei der Vorderachse durch einen Querbalancier, bei der Treib- u. Kuppelachse durch Längsbalanciers verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 53-59, 108-117, 175, 176. Allan'sche Steuerung mit Schraube bei Nr. 342-347. Schraubenklotzbremse bei Nr. 53; Schraubenklotz- u. Dampfschlittenbremse bei Nr. 58, 59 u. 108; Dampfschlittenbremse bei Nr. 110 bis 117, 175 und 176; Dampfklotzbremse und Apparat zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 342-347. Wasserbehälter bei Nr. 53 von 2,22 cbm, bei Nr. 58, 59 und 108 von 1,80 cbm, Kohlenraum bei denselben von 1,20 cbm Inhalt.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	10 170	14 100	55	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	9 540	13 220	56	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			57	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			109	
2	1 390	805	159,5	140,0	E.	3 575	31,00	8,00	13,00	13,00	34,00	26,00	2 980	43 950,00			110	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			111	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			112	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			113	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00	10 320	14 250	114	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00	9 690	13 370	115	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			116	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			117	
2	1 390	805	159,5	140,0	St.	3 575	31,00	8,40	12,80	12,80	34,00	25,60	2 980	43 950,00			175	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			176	
2	1 390	805	159,5	140,0	St.	3 575	32,37	8,38	13,57	13,57	35,52	27,14	2 980	40 800,00			342	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00			343	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00	10 320	14 330	344	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00	9 690	13 450	345	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00			346	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00			347	
2	1 390	805	159,5	140,0	E.	3 575	27,80	5,80	13,35	13,35	32,50	26,70	2 980	45 600,00			53	
2	1 390	805	159,5	140,0	E.	3 575	30,06	6,67	14,89	14,89	36,45	29,78	2 980	46 560,00	3 575	8 890	58	Zugehörige Tender: zu Nr. 54 bis 57, 109-117, 175, 176 u. 342-347 Personen- u. Güterzugtender mit normaler Kuppelung u. Trittblechh.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 560,00			59	
2	1 390	805	159,5	140,0	E.	3 575	29,30	7,10	13,45	13,45	34,00	26,90	2 980	46 500,00	3 575	9 150	108	
2	985	595	137,0	98,0	St.	2 800	21,00	6,75	9,50	10,50	26,75	20,00	2 610	33 900,00			235	**Kat. H. VIII. T.:** (für Kohlenbahnen). Die Rahmen liegen innen, die geneigten Cylinder und die Steuerung aussen, sämmtl. Achsen vor der Feuerbüchse. Die 2 vorderen Achsen sind Laufachsen u. in einem Drehgestelle gelagert. Die 2 Längsfedern des Drehgestelles u. die 4 Längsfedern der Treib- u. Kuppelachsen liegen über d. Achsbüchsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter unter, neben u. auf dem Kessel von 3,30 cbm u. Kohlenraum von 0,90 cbm Inhalt. Schraubenbremse a. d. Hinterachse.
"	"	"	"	"	"	"	"	Beide Laufachsen zusammen.					1 990	33 900,00	2 800	7 100	236	
"	"	"	"	"	"	"	"						2 610	33 900,00			237	
														33 900,00			238	
2	985	595	137,0	98,0	St.	2 800	21,00		9,50	10,50	26,75	20,00	2 610	34 500,00	2 800	7 200	239	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
31	364	II. V. T.	Knappe	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,46	95,39	101,85	1,
	365	„	Schacht	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	366	„	Wetter	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	367	„	Hunt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	368	„	Tiefbau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	16	„	Kohle	„	1873	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,
	17	„	Adhäsion	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	23	„	Kraft	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	24	„	Leistung	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	64	„	Eisen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	65	„	Kaue	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	69	„	Fahrt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	213	„	Morgengang	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	420	„	Schlägel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	218	„	Bohrer	„	1874	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	219	„	Rolle	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	221	„	Meisel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	223	„	Seil	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	224	„	Haspel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	18	„	Compass	„	1877	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,
	19	„	Magnet	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	20	„	Kobold	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	21	„	Gnom	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	70	„	Arbeit ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	71	„	Gestänge ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	72	„	Basis	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	220	„	Dynamit	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	627	„	Steiger ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	635	„	Glocke ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	636	„	Halde ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	616	„	Berggeist ✕	„	1878	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
4	628	W. VII. T.	Grube	F. Wöhlert in Berlin.	1874	355	530	E. 13,0	1 191	3 465	139	40	45	5,69	60,54	66,23	0,
	629	„	Kunst	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	630	„	Blende	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	631	„	Curve	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
2	688	Crlsr. VII. T.	Sauger	Maschinenbaugesellschaft Carlsruhe.	1873	279	533	E. 15,0	970	3 182,5	105	40	45	4,70	42,00	46,70	0,
	689	„	Klappe	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
2	706	II. VII. T.	Berggiesshübel ✕	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,40	35,69	0,
	707	„	Rottwerndorf ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	

700 Stück in Sa.

Ausserdem sind 8 Stück ausrangirte und bereits ersetzte Lokomotiven aus den Jahren 1847 bis mit 1852 vorhanden, welche

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.							**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)					Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die						**Anschaffungskosten**				
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Material der Achsen.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}926\ d^2.\ l.\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Achse.																	
	Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	1 390	—	159,5	—	St.	3 080	31,68	13,39	13,39	13,86	40,64	40,64	3 690	42 600,00			364	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			365	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			366	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			367	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			368	
3	1 390	—	159,5	—	St.	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	45 600,00			16	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			17	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			23	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			24	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00	3 080	9 300	64	**Kat. H. V. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse. Die 4 unten liegenden Tragfedern der Vorder- und Treibachse sind durch Längenbalanciers verbunden, die Hinterachse hat eine Querfeder. Allan'sche Steuerung mit Händel, Schraubenklotzbremse und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. An beiden Seiten des Kessels Wasserbehälter von $3_{,50}$ cbm u. Kohlenraum von $1_{,80}$ cbm Inhalt. Nr. 365 hat Krampe zum Aufstecken des Handläutewerkes.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			65	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			69	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			213	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			420	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			218	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			219	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			221	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			223	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			224	
3	1 390	—	170,0	—	St.	3 060	32,92	14,00	14,00	13,62	41,62	41,62	3 690	29 000,00			18	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			19	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			20	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			21	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			70	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			71	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00	3 060	9 350	72	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			220	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			627	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			635	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			636	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35 000,00			616	**Kat. W. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide vor der Feuerbüchse liegenden Achsen sind gekuppelt, die Vorderachsbüchsen haben Längstragfedern, die Hinterachsbüchsen eine Quertragfeder. Allan'sche Steuerung mit Händel, Kniehebel- (Exter'sche) Bremse auf die Hinterachse wirkend. Die Rahmenbleche dienen zugleich als Wasserbehälterwände. Wasserbehälter v. $3_{,50}$ cbm u. Kohlenraum von $1_{,30}$ cbm Inhalt.
2	1 230	—	180,0	—	St.	2 400	21,20	13,20	—	13,80	27,10	27,10	3 260	35 550,00			628	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00	2 400	7 810	629	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			630	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			631	
2	1 100	—	145,0	—	St.	2 100	22,80	13,00	—	13,70	26,70	26,70	2 260	30 600,00			688	**Kat. Crlsr. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide Achsen sind gekuppelt und liegen vor d. Feuerbüchse; die 4 Längsfedern liegen über den Achsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Spindelbremse auf die Hinter- (Treib-) Achse wirkend. Wasserbehälter von $2_{,00}$ cbm und Kohlenraum von $0_{,60}$ cbm Inhalt.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	30 600,00	2 100	7 720	689	
2	806	—	130,0	—	St.	2 000	13,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 415	17 500,00			706	**Kat. H. VII. T.:** (für normalspurige Sekundärbahnen.) Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die beiden gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse u. die ungekuppelten Tragfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Zugstange, Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Wasser- und Kohlenbehälter an den Seiten des Kessels; Wasserbehälter von $2_{,15}$ cbm, Kohlenraum von $1_{,10}$ cbm Inhalt. Kniehebelbremse, die mit den 4 Klötzen auf die Hinter- (Treib-) Achse wirkt.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	—	"	"	"	"	17 500,00	2 000	6 475	707	

rechschnittl. Gewicht einer betriebsfähigen Lokomotive ohne Tender 34,74 Tonnen.
" " " " Tenderlokomotive 36,07 "
m Dienst für Bahnunterhaltungszwecke verwendet werden und am Schlusse der Tabelle E. einzeln genannt sind.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	Zulässiger höchster
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kil
2. Von der Staatsverwaltun																		
a. Chemnit																		
2	88	II. I. T.	**Würschnitz**	Hartmann in Chemnitz.	1857	38	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,68	74,44	80,09	0,98	6
	89	„	**Lugau**	„ „ „	1858	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6
	2 Stück in Summa.																	
b. Altenbur																		
5	—	B. III.	**Zeitz** ✕	A. Borsig in Berlin.	1872	432	559	E. 14,0	1 334	4 265	172	45	50	7,28	103,72	111,01	1,54	8
	—	„	**Meuselwitz** ✕	„ „ „	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	**Wilhelm I.** ✕	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	**Herzog Ernst** ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	**Rositz** ✕	„ „ „	1875	432	559	E. 14,0	1 334	4 258	172	45	50	7,72	103,56	111,28	1,50	9
1	—	H. VII. T.	**Kriebitzsch** ✕	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58	11
	6 Stück in Summa.																	
c. Gaschwi																		
4	—	Sch. VII. T.	**Zwenkau** ✕	F. Schichau in Elbing.	1873	340	575	St. 10,0	1 162	3 507	120	40	45	4,30	52,90	57,29	0,99	10
	—	„	**Wiprecht v. Groitzsch** ✕	„ „ „	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	**Lucka** ✕	„ „ „	1874	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	**Gaschwitz** ✕	„ „ „	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	4 Stück in Summa.																	
d. Zitt																		
1	—	C. I.	**Reichenberg**	Cockerill in Seraing resp. Egesdorff in Linden und eigene Werkstatt.	1847 1869	355	559	E. 12,0	1 040	3 939	117	45	50	5,25	65,17	70,42	0,99	
5	—	II. III.	**Richard Hartmann**	Hartmann in Chemnitz.	1857	406	610	E. 15,0	1 295	4 094	164	40	45	6,72	84,40	91,12	1,23	
	—	„	**Saturn**	„ „ „	1859		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	**Jupiter**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	**Mars**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	**Neptun**	„ „ „	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	6 Stück in Summa.																	

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.							Gewicht.											
Anzahl Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)															
der Treibräder einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Material der Achsen.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Mittel-Achse.	Hinter-Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
Millimeter.						Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			

betriebene Privat-Eisenbahnen.

Würschnitzer Bahn.

2	1 570	1 035	159,5	140,0	E.	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	1 860	43 500,00	3 200	9 150	88	**Kat. H. I. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Federn sind die der gekuppelten Achsen durch Längenbalanciers verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Schraubenbremse. Wasserbehälter von $2_{,32}$ cbm und Kohlenraum von $1_{,20}$ cbm Inhalt.
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	2 020	43 500,00			89	

Zeitzer Bahn.

2	1 560	1 065	170,0	150,0	St.	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 410	42 000,00	9 825	14 110	—	**Kat. B. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; Vorderachse ist Laufachse. Beide gekuppelte Treibachsen haben rechts und links eine gemeinschaftliche Längsfeder, die mittelst Längenbalancier auf die Achsbüchsen wirkt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender Nr. 1—5 d. A. Z. B.
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00			—	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00			—	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00			—	
2	1 560	1 065	170,0	150,0	St.	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 610	53 175,00			—	
2	806	—	130,0	—	St.	2 000	13,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 415	17 500,00	2 000	6 475	—	**Kat. H. VII. T.:** (für normalspurige Sekundärbahnen und Rangirdienst.) Wie bei Kat. H. VII. T. Nr. 706 und 707 auf Seite vorher.

Neuselwitzer Bahn.

2	1 350	—	176,0	—	St.	2 510	23,95	14,25	—	14,25	28,50	28,50	2 950	44 100,00	2 510	8 320	—	**Kat. Schl. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die 2 gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse. Die Tragfedern sind ungekuppelt und liegen über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Unter dem Kessel Wasserbehälter von $2_{,67}$ cbm und Kohlenraum von $0_{,90}$ cbm Inhalt. Schraubenklotzbremse.
„	„	—	„	—	„	„	„	„	—	„	„	„	„	44 100,00			—	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	—	„	„	„	„	44 100,00			—	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	—	„	„	„	„	44 100,00			—	

Reichenberger Bahn.

2	1 550	1 050	152,0	140,0	St.	3 145	23,94	6,53	9,78	9,83	26,14	19,61	2 320	44 094,00	9 910 / 9 280	13 940 / 13 060	—	**Kat. C. I.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtl. Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. 6 ungekuppelte Längsfedern über den Achsen, Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehöriger Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
2	1 555	1 035	159,5	140,0	St.	3 280	26,25	7,55	10,98	10,98	29,51	21,96	3 300	42 888,00	10 020	14 070	—	**Kat. H. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtl. Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender (Nr. 1—5 d. Z. R. B.) mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	46 050,00			—		
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	46 050,00			—		
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	46 050,00			—		
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	43 500,00			—		

A. Bestand an Lokomotiven.

Die Gesammtzahl der **Lokomotiven** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1880:

a) nach der **Verwendung:**

aus	92	Stück	Eilzuglokomotiven (Kat. VI., VI$^{a.}$, VIII.)	= 13,143	Prozent.
„	157	„	Personenzuglokomotiven (Kat. III$^{b.}$)	= 22,428	„
„	164	„	Lokomotiven für gemischte Züge (Kat. III., III$^{a.}$, VII.)	= 23,429	„
„	167	„	Lastzuglokomotiven (Kat. V., V$^{a.}$)	= 23,857	„
„	120	„	diversen Lokomotiven (Kat. I., II., IV., I. T., II. T., III$^{b.}$ T., IV. T., V. T., VII. T., VIII. T.)	= 17,143	„
	700	Stück	in Summa.		

b) nach den **Kategorien:**

aus	93	Stück	H. V.	= 13,286	Prozent.
„	89	„	H. III$^{b.}$	= 12,714	„
„	85	„	H. III.	= 12,143	„
„	35	„	Schw. V.	= 5,000	„
„	32	„	H. VI.	= 4,571	„
„	32	„	Schw. III$^{b.}$	= 4,571	„
„	31	„	H. V. T.	= 4,429	„
„	29	„	K. III.	= 4,143	„
„	22	„	H. VII.	= 3,143	„
„	21	„	K. III$^{b.}$	= 3,000	„
„	21	„	H. IV.	= 3,000	„
„	18	„	B. VI$^{a.}$	= 2,571	„
„	16	„	K. V.	= 2,286	„
„	16	„	H. III$^{b.}$ T.	= 2,286	„
„	15	„	Hsch. III$^{b.}$	= 2,143	„
„	13	„	H. VI$^{a.}$	= 1,857	„
„	12	„	Hsch. VI.	= 1,714	„
„	12	„	B. II.	= 1,714	„
„	11	„	Hsch. V.	= 1,571	„
„	10	„	Schw. VII.	= 1,428	„
aus	9	Stück	B. VI.	= 1,286	Prozent.
„	9	„	H. II. T.	= 1,286	„
„	8	„	K. VIII.	= 1,143	„
„	8	„	Schi. III.	= 1,143	„
„	8	„	Sigl V.	= 1,143	„
„	6	„	Schw. III$^{b.}$ T.	= 0,857	„
„	5	„	H. VIII. T.	= 0,714	„
„	4	„	H. V$^{a.}$	= 0,571	„
„	4	„	H. I. T.	= 0,571	„
„	4	„	H. IV. T.	= 0,571	„
„	4	„	W. VII. T.	= 0,571	„
„	3	„	W. III.	= 0,429	„
„	3	„	B. III.	= 0,429	„
„	3	„	B. II. T.	= 0,429	„
„	2	„	W. III$^{a.}$	= 0,286	„
„	2	„	Crlsr. VII. T.	= 0,286	„
„	2	„	H. VII. T.	= 0,286	„
„	1	„	B. III$^{a.}$	= 0,143	„
„	1	„	H. III$^{a.}$	= 0,143	„
„	1	„	C. I.	= 0,143	„
	700	Stück	in Summa.		

c) nach den **Anschaffungsjahren:**

aus	9	Stück	vom Jahre	1851 = 1,286	Prozent.	
„	8	„	„ „	1852 = 1,143	„	
„	4	„	„ „	1853 = 0,571	„	
„	9	„	„ „	1854 = 1,286	„	
„	12	„	„ „	1855 = 1,714	„	
„	13	„	„ „	1856 = 1,857	„	
„	20	„	„ „	1857 = 2,857	„	
„	22	„	„ „	1858 = 3,143	„	
„	15	„	„ „	1859 = 2,143	„	
„	5	„	„ „	1860 = 0,714	„	
„	12	„	„ „	1861 = 1,714	„	
„	13	„	„ „	1862 = 1,857	„	
„	6	„	„ „	1863 = 0,857	„	
„	7	„	„ „	1864 = 1,000	„	
aus	54	Stück	vom Jahre	1865 = 7,714	Prozent.	
„	23	„	„ „	1866 = 3,286	„	
„	25	„	„ „	1867 = 3,571	„	
„	34	„	„ „	1868 = 4,857	„	
„	24	„	„ „	1869 = 3,429	„	
„	24	„	„ „	1870 = 3,429	„	
„	29	„	„ „	1871 = 4,143	„	
„	69	„	„ „	1872 = 9,857	„	
„	51	„	„ „	1873 = 7,286	„	
„	72	„	„ „	1874 = 10,286	„	
„	48	„	„ „	1875 = 6,857	„	
„	52	„	„ „	1876 = 7,429	„	
„	25	„	„ „	1877 = 3,571	„	
„	13	„	„ „	1878 = 1,857	„	
„	2	„	„ „	1880 = 0,286	„	
	700	Stück	in Summa.			

B.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

TENDER

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
b. Zittau-Reichenberger Bahn.

1880.

Bemerkung.

Die Eilzugtender (E.) können mit allen Eilzug-Lokomotiven, die Personen- und Güterzug-Tender (P. u. G.) mit allen übrigen Lokomotiven, soweit solche nicht Tenderlokomotiven sind, gekuppelt werden; Ausnahmen siehe Kol. 15.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
1. Staats-Eisenbahnen.														
1	1	Eigene Werkstatt.	1858	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 278,43	
2	2	„ „	1860	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 620,35	
3	3†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 696,24	Hölzernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
4	4	„ „	1857	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	8,00	16,20	4 755,93	
5	5	„ „	1860	„	„	„	„	2 740	„	„	„	„	4 620,35	
6	6	„ „	1861	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 196,70	
7	7	„ „	1860	„	„	„	„	„	„	„	7,85	16,05	4 620,36	
8	8†	„ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	9,00	17,20	6 150,89	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
9	9	„ „	1880	„	„	„	„	„	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Eis. Untergestelle, hufeisenförm. Cisterne, hohe Seitenbords und Exter'sche Bremse.
10	10	„ „	1861	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	4 428,98	
11	11	„ „	1860	„	„	„	„	„	„	„	8,00	16,20	4 620,36	
12	12	„ „	1859	„	„	„	„	2 667	„	„	7,75	15,95	4 818,11	Wie bei Nr. 1.
13	13a	„ „	1857	„	„	„	„	„	5,10	„	7,10	14,75	4 920,53	
14	13	„ „	1880	„	„	„	„	2 740	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
15	14	„ „	1862	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 991,25	
16	15	„ „	1863	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	4 967,23	
17	16	„ „	1860	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 620,36	Wie bei Nr. 1.
18	17	„ „	1859	„	„	„	„	2 667	„	„	7,75	15,95	4 920,53	
19	18	„ „	1863	„	„	„	„	2 740	„	„	7,85	16,05	4 967,12	
20	19†	„ „	1870	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne mit durchgehendem Bodenblech.
21	20	„ „	1873	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 972,66	
22	21	„ „	1875	„	„	„	„	„	7,00	„	8,90	18,45	5 865,97	
23	22	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,97	Wie bei Nr. 19.
24	23	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,97	
25	24	„ „	1865	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	4 562,16	
26	25	„ „	1864	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 834,23	Wie bei Nr. 1.
27	26	„ „	1871	„	„	„	„	„	„	„	8,60	16,80	5 086,84	Wie bei Nr. 19.
28	27	„ „	1876	„	„	„	„	„	7,00	„	8,60	18,15	4 923,67	Eis. Untergestelle, hufeisenf. Cisterne und hohe Seitenbords.
29	28	„ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	8,90	18,45	5 865,97	
30	29	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
31	30	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	
32	31	„ „	1878	„	„	„	„	„	„	„	9,20	18,75	5 320,48	
33	32	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
34	33	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 320,48	
35	34	„ „	1865	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	4 562,16	
36	35	„ „	1857	„	„	„	„	2 667	„	„	7,75	15,95	5 058,92	
37	36	„ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,31	Wie bei Nr. 1.
38	37	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,31	
39	38	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,31	
40	39	„ „	1880	„	„	„	„	2 740	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
41	40	„ „	1857	„	„	„	„	2 667	5,10	„	7,10	14,75	4 750,94	
42	41	„ „	1856	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 750,94	Wie bei Nr. 1.
43	42	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 750,94	
44	43	Hütte in Zorge.	1846	„	„	115	980	2 667	4,20	2,50	9,30	15,60	6 000,00	
45	44	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 000,00	
46	45	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 000,00	Eisernes Untergestelle mit oval cylindrischer Cisterne.
47	46	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 000,00	
48	47a	„ „ „	1848	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 348,00	
49	47	Eigene Werkstatt.	1876	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
50	48	Hütte in Zorge.	1848	„	„	„	980	2 667	4,20	2,50	9,30	15,60	6 348,00	Wie bei Nr. 43.
51	49	Eigene Werkstatt.	1878	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	9,20	18,75	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
52	50a	Hütte in Zorge.	1848	„	„	„	980	2 667	4,20	2,50	9,30	15,60	6 600,00	Wie bei Nr. 43.
53	50	Eigene Werkstatt.	1876	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
54	51	Hütte in Zorge.	1854	„	„	„	980	2 875	5,65	„	8,95	17,15	7 326,18	
55	52	Hartmann in Chemnitz.	1855	„	„	„	„	2 835	„	„	9,50	17,70	7 997,70	
56	53	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 035,23	
57	54	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 161,35	
58	55	„ „ „	1856	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
59	56	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	Wie bei Nr. 43.
60	57	„ „ „	1857	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
61	58	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
62	59	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
63	60	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
64	61	Eigene Werkstatt.	1859	„	„	„	985	2 667	„	„	8,00	16,20	4 818,11	
65	62	„ „	1867	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	„	„	4 537,83	
66	63	„ „	1859	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 818,11	
67	64	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 818,11	Wie bei Nr. 1.
68	65	„ „	1860	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 596,33	
69	66	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 596,33	

† in Kolonne 2 bedeutet Einrichtung für Dampfheizung.

B. Bestand an Tendern.

2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
67	Eigene Werkstatt.	1860	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 596,38	
68	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 596,34	
69	" "	1861	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 711,00	
70	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 710,99	
71	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
72	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
73	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
74	" "	1864	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 151,01	
75	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
76	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
77	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
79	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
80	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
81	" "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,68	
82	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
83	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
84	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	Wie bei Nr. 1.
85	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
86	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
87	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
88	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
89	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
90	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
91	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
92	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
93	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
94	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
95	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
96	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
97†	" "	1865	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 703,56	
98†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	
99	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
100	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
101	" "	1867	PG.	3	127	1 030	3 048	6,20	3,00	10,35	19,10	7 726,75	Wie bei Nr. 8.
102	" "	"	"	"	"	oder	"	"	"	"	"	7 726,74	
103	" "	1870	"	"	115	985	2 740	"	"	8,60	17,35	5 730,66	
104	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 730,66	Wie bei Nr. 19.
105	" "	1873	"	"	"	985	"	5,65	"	"	16,80	6 972,66	
106[a]	Hütte in Zorge.	1846	"	"	120	970	3 048	5,90	"	12,20	20,65	6 492,00	Wie bei Nr. 1.
106	Eigene Werkstatt.	1880	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
107	" "	1873	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
108[a]	Hütte in Zorge.	1846	"	"	"	970	"	5,90	"	12,20	20,65	6 492,00	Wie bei Nr. 1.
108	Eigene Werkstatt.	1880	"	"	"	985	"	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
109	" "	1878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
110	" "	1871	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	5 086,84	
111	" "	1870	"	"	"	1 030	"	6,20	"	"	17,35	5 730,66	Wie bei Nr. 19.
112	" "	"	"	"	"	oder 985	"	"	"	"	"	5 730,65	
113[a]	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1848	"	"	120	970	2 692	4,35	"	7,25	14,15	6 330,00	Wie bei Nr. 1.
113	Eigene Werkstatt.	1875	"	"	115	985	2 740	7,00	"	8,90	18,45	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
114	" "	1880	"	"	"	"	"	"	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
115[a]	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1850	"	"	120	970	2 692	5,90	"	5,90	14,35	6 090,00	Wie bei Nr. 1.
115	Eigene Werkstatt.	1879	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 489,45	Wie bei Nr. 27.
116	" "	1875	"	"	"	"	"	"	"	8,90	18,45	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
117	" "	1871	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	5 086,84	
118[a]	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1851	"	"	120	970	2 692	"	"	7,25	15,45	6 480,00	Wie bei Nr. 1.
118	Eigene Werkstatt.	1879	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 489,45	Wie bei Nr. 27.
119[a]	Henschel & Sohn in Cassel.	1850	"	"	120	970	3 048	5,90	"	10,90	19,35	8 100,00	Wie bei Nr. 1.
119	Eigene Werkstatt.	1880	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
120[a]	Henschel & Sohn in Cassel.	1850	"	"	120	970	3 048	5,90	"	10,90	19,35	8 100,00	Wie bei Nr. 1.
120	Eigene Werkstatt.	1880	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
121[a]	Henschel & Sohn in Cassel.	1851	"	"	120	970	3 048	5,90	"	10,90	19,35	8 100,00	Wie bei Nr. 1.
121	Eigene Werkstatt.	1880	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
122[a]	Henschel & Sohn in Cassel.	1851	"	"	120	970	3 048	5,90	"	10,90	19,35	8 100,00	Wie bei Nr. 1.
122	Eigene Werkstatt.	1880	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
123	" "	1878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
124	" "	1876	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	4 923,67	
125	Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	124	1 030 oder 985	3 048	5,90	"	9,65	18,10	8 180,85	Wie bei Nr. 8.

Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.

† Siehe Seite vorher.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
137	126	Hartmann in Chemnitz.	1857	PG.	3	124	1 030	3 048	5,00	3,00	9,65	18,10	8 180,86	Wie bei Nr. 8.
138	127	„ „ „	1858	„	„	„	oder 985	„	7,00	„	8,75	18,30	8 250,15	Wie bei Nr. 8.
139	128	Eigene Werkstatt.	1876	„	„	115	985	2 740	„	„	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
140	129	Hartmann in Chemnitz.	1857	„	„	124	1 030	3 048	„	„	9,65	19,20	8 180,86	
141	130	„ „ „	1858	„	„	„	oder 985	„	5,00	„	„	18,10	8 250,15	
142	131	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 250,16	
143	132	„ „ „	1861	„	„	„	„	2 820	6,50	„	11,15	20,20	9 069,35	
144	133†	„ „ „	„	E.	3	124	„	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 145,24	
145	134†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 145,24	
146	135†	„ „ „	1862	„	„	„	„	3 048	5,90	„	8,75	17,20	7 872,21	
147	136	„ „ „	„	PG.	3	124	„	3 048	5,90	3,00	8,75	17,20	7 796,31	
148	137	„ „ „	1861	„	„	„	„	2 820	6,50	„	11,15	20,20	9 069,35	
149	138	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 069,35	
150	139	„ „ „	1862	„	„	„	„	3 048	5,90	„	8,75	17,20	7 796,32	
151	140	„ „ „	1861	„	„	„	„	2 820	6,50	„	11,15	20,20	8 808,00	
152	141	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 808,00	
153	142	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 808,00	
154	143	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 808,00	
155	144	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 808,00	
156	145	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 808,00	
157	146	„ „ „	1863	„	„	„	„	3 048	5,90	„	8,75	17,20	7 796,32	
158	147	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 796,31	
159	148	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 796,32	
160	149	Eigene Werkstatt.	1865	„	„	127	„	„	6,20	„	10,35	19,10	7 580,50	
161	150	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 580,50	Wie bei Nr. 8.
162	151	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 580,50	
163	152	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 580,50	
164	153	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 580,51	
165	154	„ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 723,34	
166	155	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 723,33	
167	156	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 726,74	
168	157	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 726,74	
169	158	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 726,75	
170	159	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 726,74	
171	160	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 726,75	
172	161	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 726,75	
173	162	„ „	1868	PG.	2	140	985 oder 1 030	2 438	5,50	3,00	8,75	16,80	6 811,21	
174	163	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 811,20	
175	164	„ „	1869	„	„	„	„	„	5,65	„	8,90	17,10	6 618,67	
176	165	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 618,67	
177	166	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 618,67	
178	167	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 618,67	
179	168	„ „	„	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	9,00	17,20	6 056,61	
180	169	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 056,61	
181	170	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 056,61	
182	171	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 056,61	
183	172	Hartmann in Chemnitz.	1855	„	„	140	985	„	„	„	8,30	16,50	9 000,00	Eisernes Untergestelle, f Cisterne.
184	173	„ „ „	„	„	„	„	oder	„	„	„	„	„	9 000,00	Eisernes Untergestelle, f Cisterne.
185	174	„ „ „	„	„	„	„	945	„	„	„	„	„	9 000,00	Eisernes Untergestelle, f Cisterne.
186	175	Eigene Werkstatt.	1873	„	„	115	985	„	„	„	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
187	176	Hartmann in Chemnitz.	1863	„	„	140	985 oder 945	„	5,80	„	8,20	16,55	9 000,00	Eisernes Untergestelle, f Cisterne.
188	177	Eigene Werkstatt.	1865	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 627,67	
189	178†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 703,56	
190	179	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
191	180†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 703,56	
192	181	„ „	„	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 627,68	
193	182	„ „	1866	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
194	184	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
195	185	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
196	186	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
197	187	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
198	188	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	Wie bei Nr. 1.
199	189	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,64	
200	190	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
201	191	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
202	192	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
203	193	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
204	194	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
205	195	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
206	196†	„ „	„	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 629,47	
207	197†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 629,47	

† in Kolonne 2 bedeutet Einrichtung für Dampfheizung.

B. Bestand an Tendern.

	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen. Anzahl derselben.	Achsen. Durchmesser in der Nabe.	Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Räder. Aeusserer Radstand.	Fassungsraum an Wasser.	Fassungsraum an Brennmaterial.	Eigengewicht leer mit Werkzeug.	Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
				Millimeter.				Kubikmeter.		Tonnen.			
38†	Eigene Werkstatt.	1866	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 629,47	
39	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
40†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
41	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	Wie bei Nr. 1.
42†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
43	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
44†	" "	1872	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,60	5 807,95	
45	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
46†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	Wie bei Nr. 19.
47	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
48†	" "	1869	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,10	16,30	6 149,48	
49	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	6 073,59	
50	" "	"	PG.	2	138	985	2 591	5,65	3,00	7,85	16,05	5 436,56	Wie bei Nr. 8.
51	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 436,56	
52	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	2 438	"	"	8,60	16,80	6 780,00	
53	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
54	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
55	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
56	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
57	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
58†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 864,92	
59†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 864,92	
60†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 452,36	
61†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 452,35	
62†	Eigene Werkstatt.	1870	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	
63†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
64†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
65†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
66†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
67†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
68†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
69†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
70†	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	Wie bei Nr. 19.
71†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
72†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
73†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
74†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
75†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
76†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
77†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
78†	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 303,48	
79†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
80†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
81	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	Wie bei Nr. 19 und Heberlein'sche Bremse.
82†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
83†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	Wie bei Nr. 19.
84	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 851,81	
85	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 851,81	Wie bei Nr. 19 und Heberlein'sche Bremse.
86	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	Wie bei Nr. 19.
87	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	Wie bei Nr. 19 und Exter'sche Bremse.
88†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
89†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
90	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	
91	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	
92	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	
93	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	
94	" "	1871	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
95†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	Wie bei Nr. 19.
96†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
97†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
98†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
99†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
00†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
01†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
02	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
03	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
04	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	Wie bei Nr. 19 und Exter'sche Bremse.
05	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
06	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
07	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	Wie bei Nr. 19.

Normale Kuppelung und Trittblechböhe.

†) Siehe Seite vorher.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
278	268	Eigene Werkstatt.	1871	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 491,41	
279	269†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	Wie bei Nr. 19.
280	270	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
281	271	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
282	272	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1847	"	"	120	975	2 540	6,20	"	7,50	16,25	4 950,00	
283	273	"	"	"	"	"	"	"	5,65	"	7,25	15,45	4 950,00	Wie bei Nr. 1.
284	274	Hartmann in Chemnitz.	1849	"	"	124	985	3 018	5,20	"	9,15	16,90	6 750,00	
285	275	" " "	1857	"	"	"	1 030	"	5,80	"	9,50	17,85	6 300,00	
286	276	" " "	1863	"	"	"	oder	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 069,40	Wie bei Nr. 8.
287	277	" " "	1865	"	"	"	985	"	"	"	"	"	9 069,40	
288	278	Eigene Werkstatt.	1872	"	"	115	985	2 740	5,65	"	8,60	16,80	5 728,09	
289	279†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
290	280	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
291	281†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
292	282†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
293	283†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
294	284	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
295	285†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
296	286	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
297	287†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
298	288	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
299	289	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
300	290†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
301	291†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
302	292†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
303	293†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
304	294	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
305	295	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
306	296	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
307	297	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
308	298	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
309	299	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
310	300	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
311	301	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
312	302	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
313	303	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
314	304	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
315	305	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
316	306	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
317	307	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
318	308	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	Wie bei Nr. 19.
319	309	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
320	310†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
321	311	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
322	312	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
323	313	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
324	314	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
325	315	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
326	316	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
327	317	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
328	318	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
329	319	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
330	320	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
331	321	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
332	322	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
333	323	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
334	324	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
335	325	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
336	326	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
337	327	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
338	328	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
339	329	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
340	330	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
341	331	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
342	332†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 048,55	
343	333	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
344	334	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
345	335	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
346	336	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
347	337	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	

† in Kol. 2 bedeutet Einrichtung für Dampfheizung.

B. Bestand an Tendern.

2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Ellzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
338	Eigene Werkstatt.	1873	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 972,66	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
339	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
340	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
341	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
342	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
343	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
344	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
345	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
346	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
347	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
348	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
349	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
350†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	
351	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
352	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	Wie bei Nr. 19.
353	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
354	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
355	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
356	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
357	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
358	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
359	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
360	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
361†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	
362†	" "	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 945,83	
363	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
364	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
365	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
366	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
367	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
368	" "	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 947,67	
369	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,67	
370	" "	1878	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 331,40	
371	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
372	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
373	" "	1876	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	4 923,68	
374	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68	
375	" "	1878	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 331,40	
376	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
377	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	Wie bei Nr. 27.
378	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
379	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
380	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
381	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
382	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
383	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,41	
384	" "	1876	"	"	"	"	"	"	"	8,60	18,15	4 923,68	
385	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68	
386⊙	A. Borsig in Berlin.	1857	E.	3	128	1 060	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 150,00	
387⊙	" " "	"	"	"	"	oder 1 085	"	"	"	"	"	9 150,00	
388⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
389⊙	" " "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
390⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	7,00	"	11,05	20,60	9 150,00	
391⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	6,50	"	10,75	19,80	9 150,00	
392⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
393⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
394⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
395⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
396⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
397⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
398⊙	" " "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
399⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
400⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
401⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
402⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
403⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	7,00	"	11,05	20,60	9 150,00	
404⊙	Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	"	"	"	6,50	"	10,75	19,80	9 000,00	
405⊙	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
406⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	

† Siehe Seite vorher.

⊙ in Kol. 2 bedeutet Einrichtung für Kondensation nach Kirchweger.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Zug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer - mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
417	407⊙	Hartmann in Chemnitz.	1868	E.	3	128	1 060 oder 1 085	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 450,00	
418	408⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
419	409⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
420	410⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
421	411⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
422	412⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
423	413⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
424	414⊙	A. Borsig in Berlin.	1852	PG.	3	128	"	2 820	7,00	3,00	10,55	20,10	6 600,00	
425	415⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	6,50	"	10,25	19,30	6 600,00	
426	416⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 600,00	
427	417⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 600,00	
428	418	" " "	1854	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	Eis. Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne.
429	419	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
430	420	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
431	421	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
432	422	" " "	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
433	423⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
434	424⊙	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
435	425⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
436	426	" " "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
437	427	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
438	428	" " "	1859	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
439	429	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
440	430⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
441	431⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
442	432	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	PG.	3	130	1 060	3 180	7,00	4,00	11,00	21,40	10 500,00	
443	433	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 500,00	
444	434	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 500,00	
445	435	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 500,00	Eis. Untergestelle m. flacher Cisterne.
446	436	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 500,00	
447	437	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
448	438	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
449	439	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
450	440	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
451	441⊙	E. Kessler in Esslingen.	1866	"	"	"	"	3 000	7,50	3,50	10,00	20,50	9 450,00	
452	442⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
453	443⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
454	444⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
455	445⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
456	446⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
457	447⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
458	448⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
459	449⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
460	450⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
461	451⊙	" " "	1867	"	"	"	"	3 180	"	"	"	"	9 450,00	
462	452⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
463	453⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
464	454⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
465	455⊙	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
466	456⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
467	457⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
468	458⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	Eis. Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne.
469	459⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
470	460⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
471	461⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	8,00	3,50	11,00	22,00	9 450,00	
472	462⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
473	463⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
474	464⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
475	465⊙	" " "	1869	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
476	466⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
477	467⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
478	468⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
479	469⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
480	470⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
481	471⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
482	472⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
483	473	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
484	474	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
485	475	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
486	476	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	

⊙ in Kol. 2 bedeutet Einrichtung für Kondensation nach Kirchweger.

B. Bestand an Tendern.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen. Anzahl derselben.	Achsen. Durchmesser in der Nabe.	Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Räder. Aeusserer Radstand.	Fassungsraum an Wasser.	Fassungsraum an Brennmaterial.	Eigengewicht leer mit Werkzeug.	Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.	
					Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.				
477	G. Sigl in Wien.	1874	PG.	3	130	1 060	3 175	8,00	4,75	12,00	24,05	9 000,00		Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
478	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
479	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
480	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
481	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
482	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
483	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
484	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
485	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	E.	3	130	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	9 000,00		Passen nur zu den Lokom. Nr. 572—583.
486	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
487	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
488	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.	
489	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
490	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
491	"	1876	"	"	140	"	"	"	"	"	"	7 000,00		
492	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00		
493	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00		
494	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00		
495	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00		
496	"	"	PG.	3	140	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	7 000,00		
497	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00		
498	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00		
499	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00		
500	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00		
501	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00		
502	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00		
503	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	PG.	2	160	1 035	2 800	8,00	3,50	10,25	21,25	7 500,00		
504	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00		
505	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00		
506	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00		
507	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00		
508	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00		
509	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00		
510	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00		
511	"	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
512	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
513	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
514	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00		
515	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00		
516	"	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
517	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
518	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
519	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
520	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
521	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
522	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
523	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
524	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	Eis. Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.	
525	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
526	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
527	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
528	F. Schichau in Elbing.	1875	"	"	176	1 020	3 030	8,25	4,75	11,70	24,00	12 000,00		
529	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
530	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
531	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
532	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
533	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
534	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
535	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
536	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1875	PG.	3	136	1 035	3 300	8,75	3,25	12,40	23,90	14 100,00		
537	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00		
538	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00		
539	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00		
540	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00		
541	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00		
542	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00		
543	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00		
544	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00		
545	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00		

Durchschnittliches Gewicht eines dienstfertigen Tenders 18,43 Tonnen.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkunge
2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.														
a. Altenburg-Zeitzer Bahn.														
1	1	A. Borsig in Berlin.	1872	PG.	2	144	1 065	2 510	7,75	3,00	9,95	20,25	7 500,00	Eis. Untergest., hufeise mit durchgehendem B Die Tender können Lokomotiven der A.- pelt werden.
2	2	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
3	3	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
4	4	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
5	5	„ „ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 525,00	
b. Zittau-Reichenberger Bahn.														
1	1	Hartmann in Chemnitz.	1857	PG.	3	124	980	3 018	5,80	3,00	9,50	17,85	6 369,30	Eisernes Untergestelle förmige Cisterne. Norm ung und Trittblechhöl
2	2	Wöhlert in Berlin.	1859	„	„	120	„	„	5,95	3,00	9,85	18,25	7 481,17	
3	3	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,17	
4	4	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,16	
5	5	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,16	

Die Gesammtzahl der **Tender** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1880:

a) nach den **Anschaffungsjahren:**

aus	6	Stück	vom	Jahre	1846	= 1,081	Prozent.	aus	7	Stück	vom	Jahre	1864	= 1,261 Prozent.
„	2	„	„	„	1847	= 0,360	„	„	39	„	„	„	1865	= 7,027 „
„	4	„	„	„	1848	= 0,721	„	„	31	„	„	„	1866	= 5,586 „
„	1	„	„	„	1849	= 0,180	„	„	15	„	„	„	1867	= 2,702 „
„	3	„	„	„	1850	= 0,541	„	„	19	„	„	„	1868	= 3,423 „
„	3	„	„	„	1851	= 0,541	„	„	31	„	„	„	1869	= 5,586 „
„	4	„	„	„	1852	= 0,721	„	„	37	„	„	„	1870	= 6,667 „
„	5	„	„	„	1854	= 0,901	„	„	21	„	„	„	1871	= 3,784 „
„	6	„	„	„	1855	= 1,081	„	„	40	„	„	„	1872	= 7,207 „
„	8	„	„	„	1856	= 1,441	„	„	36	„	„	„	1873	= 6,486 „
„	18	„	„	„	1857	= 3,243	„	„	53	„	„	„	1874	= 9,549 „
„	18	„	„	„	1858	= 3,243	„	„	37	„	„	„	1875	= 6,667 „
„	9	„	„	„	1859	= 1,622	„	„	33	„	„	„	1876	= 5,946 „
„	10	„	„	„	1860	= 1,802	„	„	18	„	„	„	1878	= 3,243 „
„	15	„	„	„	1861	= 2,702	„	„	2	„	„	„	1879	= 0,360 „
„	7	„	„	„	1862	= 1,261	„	„	10	„	„	„	1880	= 1,802 „
„	7	„	„	„	1863	= 1,261	„							

555 Stück in Sa.

b) nach den **Erbauern:**

aus	318	Stück	von eigenen Werkstätten	= 57,297 Prozent.
„	50	„	„ Hartmann } in Chemnitz	= 9,009 „
„	25	„	„ Sächsische Maschinenfabrik } in Chemnitz	= 4,505 „
„	32	„	„ E. Kessler } in Esslingen	= 5,766 „
„	13	„	„ Maschinenfabrik } in Esslingen	= 2,342 „
„	36	„	„ A. Borsig in Berlin	= 6,487 „
„	18	„	„ L. Schwartzkopff in Berlin	= 3,243 „
„	10	„	„ jetzt Berliner Maschinenbau-Actiengesellsch.	= 1,802 „
„	22	„	„ Henschel & Sohn in Cassel	= 3,964 „
„	10	„	„ Hütte in Zorge	= 1,802 „
„	8	„	„ G. Sigl in Wien	= 1,441 „
„	8	„	„ F. Schichau in Elbing	= 1,441 „
„	5	„	„ Leipzig-Dresdner Wagenbauanstalt	= 0,901 „

555 Stück in Sa.

c) nach der **Verwendung:**

aus	470	Stück	für Personen- oder Güterzüge	= 84,685 Prozent.
„	85	„	„ Eilzüge	= 15,315 „

C.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

PERSONENWAGEN

MIT ANGABE IHRER RAUMVERHÄLTNISSE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Auf den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1880.

C. Bestand an Personenwagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Anzahl der Plätze** eines Wagens				**Anzahl der Plätze** im Ganzen				**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		**Jahr der Anschaffung.**	**Stückzahl pro Jahr und in Sa.**
	2	3	4	in				in				Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.			Mark.			
				Klasse.				Klasse.									
1. Staats-Eisenbahnen.																	
Salonwagen I. Klasse	1	—	—	9	—	—	—	9	—	—	—	1	2	11 392	11 392,84	1868	1
„ „ „	1	—	—	9	—	—	—	9	—	—	—	1	2	13 349	13 348,94	1874	1
„ „ „	1	—	—	12	—	—	—	12	—	—	—	—	—	11 625	11 625,00	1871	1
Krankenwagen I. Klasse	1	—	—	10	—	—	—	10	—	—	—	—	—	7 500	7 500,00	1873	1
„ „ „	1	—	—	16	—	—	—	16	—	—	—	—	—	6 368	6 368,48	1866	1
Personenwagen I. Klasse Salon u. II. Kl.	2	—	—	10	7	—	—	20	14	—	—	—	—	10 500	21 000,00	1875	2
„ „ „ „ „ „	1	—	—	12	8	—	—	12	8	—	—	1	2	10 615	10 615,19	1875	1
„ **I. und II. Klasse**	2	—	—	3	24	—	—	6	48	—	—	—	—	9 868	19 735,92	1862	2
„ „ „ „ „	7	—	—	3	24	—	—	21	168	—	—	7	14	7 541	52 787,98	1867	7
„ „ „ „ „	7	—	—	3	24	—	—	21	168	—	—	—	—	7 265	50 855,98	1868	7
„ „ „ „ „	9	—	—	3	24	—	—	27	216	—	—	4	8	6 778	60 997,89	1869	9
„ „ „ „ „	12	—	—	3	24	—	—	36	288	—	—	5	10	6 974	83 691,63	1870	12
„ „ „ „ „	1	—	—	3	24	—	—	3	24	—	—	—	—	7 656	7 656,00	1875	1
„ „ „ „ „	1	—	—	5	15	—	—	5	15	—	—	1	2	7 643	7 643,44	1869	1
„ „ „ „ „	9	—	—	5	19	—	—	45	171	—	—	3	6	7 198	64 783,11	1877	9
„ „ „ „ „	4	—	—	6	15	—	—	24	60	—	—	3	6	8 912	35 648,10	1865	4
„ „ „ „ „	4	—	—	6	15	—	—	24	60	—	—	—	—	8 785	35 138,88	1871	4
„ „ „ „ „	6	—	—	6	15	—	—	36	90	—	—	4	8	9 111	54 664,32	1872	6
„ „ „ „ „	21	—	—	6	16	—	—	126	336	—	—	—	—	7 632	160 272,32	1865	21
„ „ „ „ „	6	—	—	6	16	—	—	36	96	—	—	6	12	7 345	44 069,76	1869	6
„ „ „ „ „	18	—	—	6	16	—	—	108	288	—	—	9	18	7 198	129 570,00	1870	18
„ „ „ „ „	20	—	—	6	16	—	—	120	320	—	—	6	12	8 513	170 255,15	1872	20
„ „ „ „ „	9	—	—	6	16	—	—	54	144	—	—	—	—	8 080	72 721,64	1873	9
„ „ „ „ „	3	—	—	6	16	—	—	18	48	—	—	1	2	8 773	26 318,79	1874	3
„ „ „ „ „	8	—	—	6	16	—	—	48	128	—	—	5	10	8 922	71 373,44	1875	8
„ „ „ „ „	9	—	—	6	16	—	—	54	144	—	—	3	6	6 035	54 317,85	1876	9
„ „ „ „ „	16	—	—	6	19	—	—	96	304	—	—	5	10	6 197	99 153,00	1878	16
„ „ „ „ „	26	—	—	6	20	—	—	156	520	—	—	11	22	8 874	230 717,61	1873	26
„ „ „ „ „	18	—	—	6	20	—	—	108	360	—	—	4	8	9 425	169 643,28	1874	18
„ „ „ „ „	23	—	—	6	20	—	—	138	460	—	—	6	12	8 165	187 783,60	1875	23
„ „ „ „ „	1	—	—	6	20	—	—	6	20	—	—	—	—	5 848	5 847,92	1877	1
„ „ „ „ „	2	—	—	6	24	—	—	12	48	—	—	—	—	8 067	16 133,14	1859	2
„ „ „ „ „	15	—	—	6	24	—	—	90	360	—	—	—	—	8 249	123 731,33	1865	15
„ „ „ „ „	2	—	—	6	24	—	—	12	48	—	—	—	—	8 345	16 690,55	1868	2
„ „ „ „ „	4	—	—	6	24	—	—	24	96	—	—	1	2	7 994	31 977,60	1874	4
„ „ „ „ „	5	—	—	6	24	—	—	30	120	—	—	2	4	8 779	43 897,00	1875	5
„ „ „ „ „	8	—	—	6	24	—	—	48	192	—	—	2	4	6 à 7 662 2 à 10 427	66 824,68	1876	8
„ „ „ „ „	1	—	—	9	16	—	—	9	16	—	—	—	—	9 919	9 919,32	1862	1
„ „ „ „ „	3	—	—	9	16	—	—	27	48	—	—	3	6	8 685	26 055,00	1874	3
„ „ „ „ „	5	—	—	9	16	—	—	45	80	—	—	—	—	7 644	38 220,00	1875	5
„ „ „ „ „	4	—	—	10	8	—	—	40	32	—	—	2	4	8 750	35 000,23	1877	4
„ **I. Kl. u. Salon II. Kl.**	1	—	—	6	12	—	—	6	12	—	—	—	—	5 628	5 627,80	1845	1
„ „ „ „ „ „ „	—	5	—	6	26	—	—	30	130	—	—	1	2	9 000	45 000,00	1853 1854 1858	3 1 1
Personenwagen I. u. II. Kl. mit Post	—	1	—	6	16	—	—	6	16	—	—	1	2	6 689	6 689,88	1860	1
Personenwagen I. u. II. Klasse	—	4	—	6	32	—	—	24	128	—	—	4	8	8 919	35 676,00	1852	4
„ „ „ „ „	—	4	—	6	32	—	—	24	128	—	—	4	8	9 525	38 100,00	1855	4
„ „ „ „ „	—	1	—	6	32	—	—	6	32	—	—	—	—	9 000	9 000,00	1856	1
„ „ „ „ „	—	6	—	6	32	—	—	36	192	—	—	—	—	9 179	55 072,00	1857	6
„ „ „ „ „	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	—	—	9 000	18 000,00	1858	2
„ „ „ „ „	—	6	—	6	32	—	—	36	192	—	—	6	12	8 571	51 426,92	1859	6
„ „ „ „ „	—	5	—	6	32	—	—	30	160	—	—	5	10	9 327	46 634,58	1860	5
„ „ „ „ „	—	6	—	6	32	—	—	36	192	—	—	6	12	10 229	61 375,38	1862	6
„ „ „ „ „	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	—	—	9 000	18 000,00	1863	2
„ „ „ „ „	—	4	—	6	32	—	—	24	128	—	—	1	2	9 131	36 525,00	1864	4
„ „ „ „ „	—	9	—	6	32	—	—	54	288	—	—	—	—	9 053	81 480,00	1865 1867 1869	1 4 4
„ „ „ „ „	—	9	—	6	32	—	—	54	288	—	—	—	—	9 600	86 400,00	1870	9
„ „ „ „ „	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	2	4	11 100	22 200,00	1875	2
„ „ „ „ „	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	2	4	7 542	15 084,67	1876	2
„ „ „ „ „	—	3	—	9	24	—	—	27	72	—	—	3	6	11 931	35 793,00	1848	3
„ „ „ „ „	—	2	—	12	16	—	—	24	32	—	—	—	—	11 820	23 640,00	1848	2
„ „ „ „ „	—	3	—	12	16	—	—	36	48	—	—	—	—	11 400	34 200,00	1849 1850	1 2
„ „ „ „ „	—	3	—	12	16	—	—	36	48	—	—	—	—	12 600	37 800,00	1851	3
„ „ „ „ „	—	1	—	12	16	—	—	12	16	—	—	—	—	9 000	9 000,00	1852	1

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.						
Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	8 094	8 093,55	1862	1
„ „ „	1	—	—	—	24	—	—	—	24	—	—	—	—	6 000	6 000,00	1850	1
„ „ „	7	—	—	—	24	—	—	—	168	—	—	—	—	6 380	44 656,84	1865	7
„ „ „	14	—	—	—	24	—	—	—	336	—	—	4	8	6 805	95 263,24	1873	14
„ „ „	6	—	—	—	24	—	—	—	144	—	—	3	6	8 378	50 267,52	1874 1875	2 4
„ „ „	5	—	—	—	24	—	—	—	120	—	—	1	2	4 910	24 548,50	1876	5
„ „ „	6	—	—	—	28	—	—	—	168	—	—	3	6	7 069	42 415,90	1870	6
„ „ „	4	—	—	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	7 812	31 248,00	1873	4
„ „ „	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	2	4	7 740	15 480,00	1856	2
„ „ „	5	—	—	—	32	—	—	—	160	—	—	—	—	7 555	37 774,35	1857	5
„ „ „	8	—	—	—	32	—	—	—	256	—	—	6	12	7 617	60 938,29	1859 1865	1 7
„ „ „	30	—	—	—	32	—	—	—	960	—	—	15	30	7 152	214 568,80	1870	30
„ „ „	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	—	—	7 972	15 944,68	1871	2
„ „ „	11	—	—	—	32	—	—	—	352	—	—	5	10	8 598	94 572,92	1872	11
„ „ „	12	—	—	—	32	—	—	—	384	—	—	6	12	8 458	101 496,24	1873	12
„ „ „	32	—	—	—	32	—	—	—	1 024	—	—	12	24	22 à 8 263 10 à 9 516	276 948,70	1874	32
„ „ „	36	—	—	—	32	—	—	—	1 152	—	—	11	22	7 857	282 850,22	1875	36
„ „ „	12	—	—	—	32	—	—	—	384	—	—	5	10	6 131	73 574,74	1876	12
„ „ „	43	—	—	—	32	—	—	—	1 376	—	—	17	34	6 016	258 674,22	1877	43
Personenwagen II. Klasse mit Post	7	—	—	—	8	—	—	—	56	—	—	—	—	6 789	47 523,03	1865	7
Salonwagen II. Klasse	2	—	—	—	16	—	—	—	32	—	—	1	2	1 = 3 749 1 = 4 732	8 480,79	1857 1859	1 1
„ „ „	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	6 000	6 000,00	1850	1
„ „ „	—	4	—	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	8 670	34 680,00	1850 1851	2 2
Personenwagen II. Klasse	—	3	—	—	32	—	—	—	96	—	—	2	4	1 = 9 510 2 à 8 580	26 670,00	1848	3
„ „ „	—	4	—	—	32	—	—	—	128	—	—	3	6	8 888	35 550,00	1850	4
„ „ „	—	3	—	—	32	—	—	—	96	—	—	3	6	9 120	27 360,00	1851	3
„ „ „	—	2	—	—	32	—	—	—	64	—	—	—	—	8 280	16 560,00	1856	2
„ „ „	—	7	—	—	40	—	—	—	280	—	—	7	14	9 655	67 587,00	1845	7
„ I., II. u. III. Klasse	1	—	—	6	8	20	—	6	8	20	—	—	—	5 418	5 418,00	1845	1
„ II. u. III. Klasse	4	—	—	—	8	30	—	—	32	120	—	4	8	6 014	24 055,62	1865	4
„ „ „ „	16	—	—	—	8	30	—	—	128	480	—	6	12	4 à 6 107 12 à 7 680	116 587,20	1874	16
„ „ „ „	7	—	—	—	8	30	—	—	56	210	—	2	4	5 937	41 560,00	1875	7
„ „ „ „	1	—	—	—	16	20	—	—	16	20	—	1	2	5 208	5 208,00	1845	1
„ „ „ „	5	—	—	—	16	20	—	—	80	100	—	5	10	7 770	38 852,07	1862	5
„ „ „ „	7	—	—	—	16	20	—	—	112	140	—	5	10	2 à 6 150 5 à 6 363	44 113,06	1864 1865	2 5
„ „ „ „	8	—	—	—	16	20	—	—	128	160	—	5	10	4 à 6 438 4 à 6 075	50 051,70	1866 1867	4 4
„ „ „ „	3	—	—	—	16	20	—	—	48	60	—	—	—	6 000	18 000,00	1868 1871	1 2
„ „ „ „	—	6	—	—	8	40	—	—	48	240	—	6	12	8 042	48 249,56	1853 1854	4 2
„ „ „ „	—	4	—	—	16	30	—	—	64	120	—	—	—	10 839	43 355,70	1854	4
„ „ „ „	—	5	—	—	16	40	—	—	80	200	—	5	10	1 = 7 725 4 à 8 010	39 765,00	1845 1847	1 4
„ „ „ „	—	2	—	—	16	40	—	—	32	80	—	—	—	7 500	15 000,00	1864	2
„ „ „ „	—	2	—	—	24	20	—	—	48	40	—	—	—	7 830	15 660,00	1856	2
Personenwagen III. Klasse	4	—	—	—	—	28	—	—	—	112	—	2	4	6 720	26 880,00	1874	4
„ „ „	2	—	—	—	—	30	—	—	—	60	—	2	4	4 527	9 053,00	1844	2
„ „ „	7	—	—	—	—	30	—	—	—	210	—	7	14	4 660	32 619,00	1847 1848	4 3
„ „ „	5	—	—	—	—	30	—	—	—	150	—	1	2	1 = 4 884 4 à 3 912	20 532,00	1852	5
„ „ „	4	—	—	—	—	30	—	—	—	120	—	4	8	4 905	19 620,56	1857	4
„ „ „	2	—	—	—	—	30	—	—	—	60	—	2	4	4 515	9 030,10	1859	2
„ „ „	3	—	—	—	—	30	—	—	—	90	—	—	—	6 675	20 025,00	1874	3
„ „ „	1	—	—	—	—	35	—	—	—	35	—	1	2	4 232	4 231,83	1870	1
„ „ „	18	—	—	—	—	35	—	—	—	630	—	12	24	4 890	88 013,88	1873	18
„ „ „	11	—	—	—	—	35	—	—	—	385	—	6	12	5 737	63 101,65	1874	11
„ „ „	40	—	—	—	—	35	—	—	—	1 400	—	11	22	4 998	199 931,69	1875	40
„ „ „	25	—	—	—	—	35	—	—	—	875	—	19	38	4 071	101 785,52	1876	25
„ „ „	4	—	—	—	—	35	—	—	—	140	—	2	4	3 863	15 451,48	1877	4
„ „ „	4	—	—	—	—	38	—	—	—	152	—	4	8	5 264	21 057,45	1865	4
„ „ „	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	5 460	5 460,00	1874	1
„ „ „	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	4 704	4 704,00	1875	1
„ „ „	8	—	—	—	—	39	—	—	—	312	—	4	8	5 813	46 500,00	1875	8

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit 2 / 3 / 4 Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. / II. / III. / IV. Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. / II. / III. / IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. (Mark.)	16. Anschaffungskosten im Ganzen. (Mark.)	17. Jahr der Anschaffung.
Personenwagen III. Klasse	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	—	—	4 650	4 650,00	1849
" " "	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	6 540	6 540,00	1856
" " "	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	4 674	4 674,00	1857
" " "	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	5 773	11 545,06	1859
" " "	15	—	—	—	—	40	—	—	—	600	—	15	30	6 033	90 494,74	1861 / 1862
" " "	8	—	—	—	—	40	—	—	—	320	—	3	6	4 796	38 370,00	1864
" " "	54	—	—	—	—	40	—	—	—	2 160	—	54	108	44 à 5 101 / 10 à 6 032	284 781,27	1865
" " "	13	—	—	—	—	40	—	—	—	520	—	13	26	5 172	67 231,42	1866
" " "	31	—	—	—	—	40	—	—	—	1 240	—	16	32	4 863	150 740,69	1867
" " "	6	—	—	—	—	40	—	—	—	240	—	6	12	4 à 6 016 / 2 à 4 600	33 264,94	1868
" " "	20	—	—	—	—	40	—	—	—	800	—	20	40	4 997	99 946,00	1869
" " "	68	—	—	—	—	40	—	—	—	2 720	—	68	136	4 684	318 522,40	1870
" " "	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	4 700	9 399,72	1871
" " "	38	—	—	—	—	40	—	—	—	1 520	—	21	42	5 267	200 162,98	1872
" " "	140	—	—	—	—	40	—	—	—	5 600	—	77	154	5 501	770 094,44	1873
" " "	75	—	—	—	—	40	—	—	—	3 000	—	34	68	65 à 5 394 / 10 à 6 966	420 241,90	1874
" " "	167	—	—	—	—	40	—	—	—	6 680	—	83	166	4 640	774 915,74	1875
" " "	92	—	—	—	—	40	—	—	—	3 680	—	56	112	3 986	366 696,60	1876
" " "	17	—	—	—	—	40	—	—	—	680	—	3	6	3 885	66 041,31	1877
" " "	64	—	—	—	—	45	—	—	—	2 880	—	27	54	4 077	260 899,68	1877
" " "	19	—	—	—	—	45	—	—	—	855	—	16	32	4 064	77 222,03	1878
" " "	3	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	3	6	3 808	11 422,56	1879
Personenwagen III. Klasse mit Post	1	—	—	—	—	15	—	—	—	15	—	1	2	5 933	5 932,92	1875
" " " " "	6	—	—	—	—	20	—	—	—	120	—	5	10	5 168	31 005,42	1872
" " " " "	3	—	—	—	—	20	—	—	—	60	—	3	6	2 à 5 040 / 1 = 5 521	15 600,80	1873 / 1874
" " " " "	2	—	—	—	—	20	—	—	—	40	—	—	—	4 469	8 938,00	1875
Personenwagen III. Klasse	—	1	—	—	—	50	—	—	—	50	—	1	2	10 740	10 740,00	1847
" " "	—	8	—	—	—	50	—	—	—	400	—	6	12	6 à 8 190 / 2 à 7 260	63 660,00	1848
" " "	—	20	—	—	—	50	—	—	—	1 000	—	12	24	7 398	147 960,00	1849 / 1850
" " "	—	3	—	—	—	50	—	—	—	150	—	2	4	7 460	22 380,00	1851
" " "	—	2	—	—	—	50	—	—	—	100	—	—	—	8 790	17 580,00	1852
" " "	—	8	—	—	—	50	—	—	—	400	—	7	14	7 684	61 473,00	1856
" " "	—	6	—	—	—	50	—	—	—	300	—	6	12	7 239	43 436,95	1857 / 1858
" " "	—	1	—	—	—	58	—	—	—	58	—	1	2	6 450	6 450,00	1853
" " "	—	9	—	—	—	58	—	—	—	522	—	1	2	6 000	54 000,00	1854 / 1858 / 1866
" " "	—	3	—	—	—	58	—	—	—	174	—	3	6	6 990	20 970,00	1868
" " "	—	9	—	—	—	58	—	—	—	522	—	6	12	6 580	59 220,00	1869
" " "	—	11	—	—	—	58	—	—	—	638	—	—	—	6 150	67 650,00	1870
" " "	—	1	—	—	—	58	—	—	—	58	—	—	—	6 000	6 000,00	1873
" " "	—	12	—	—	—	60	—	—	—	720	—	12	24	3 à 7 752 / 9 à 7 173	87 813,00	1845
" " "	—	3	—	—	—	60	—	—	—	180	—	3	6	7 575	22 725,00	1847
" " "	—	10	—	—	—	60	—	—	—	600	—	9	18	6 262	62 619,00	1852 / 1853
" " "	—	8	—	—	—	60	—	—	—	480	—	2	4	6 000	48 000,00	1854 / 1855 / 1856
" " "	—	1	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	6 450	6 450,00	1858
" " "	—	15	—	—	—	60	—	—	—	900	—	15	30	7 712	115 673,04	1862
" " "	—	3	—	—	—	60	—	—	—	180	—	1	2	6 150	18 450,00	1865
" " "	—	10	—	—	—	60	—	—	—	600	—	—	—	6 000	60 000,00	1866 / 1867
" " "	—	7	—	—	—	60	—	—	—	420	—	7	14	6 990	48 930,00	1868
" " "	—	7	—	—	—	60	—	—	—	420	—	7	14	6 750	47 250,00	1869
" " "	—	1	—	—	—	60	—	—	—	60	—	—	—	6 150	6 150,00	1870
" " "	—	3	—	—	—	60	—	—	—	180	—	—	—	6 000	18 000,00	1873 / 1874
" " "	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	6 450	12 900,00	1875
Personenwagen IV. Klasse	60	—	—	—	—	—	40	—	—	—	2 400	30	60	3 693	221 560,71	1874
" " "	19	—	—	—	—	—	40	—	—	—	760	8	16	4 170	79 259,88	1875
" " "	3	—	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	—	6 450	19 350,00	1874

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. Klasse.	6. Anzahl der Plätze eines Wagens in II. Klasse.	7. Anzahl der Plätze eines Wagens in III. Klasse.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in IV. Klasse.	9. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. Klasse.	10. Anzahl der Plätze im Ganzen in II. Klasse.	11. Anzahl der Plätze im Ganzen in III. Klasse.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Personenwagen IV. Klasse	18	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 080	—	—	4 453	80 147,16	1872	18
„ „ „	4	—	—	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	5 685	22 741,24	1873	4
„ „ „	4	—	—	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	4 876	19 504,96	1874	4
„ „ „	22	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 320	13	26	4 329	95 239,14	1875	22
„ „ „	27	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 620	12	24	3 095	83 572,67	1876	27
„ „ „	9	—	—	—	—	—	60	—	—	—	540	6	12	3 415	30 735,94	1877	9
„ „ „	23	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 380	12	24	3 061	70 394,99	1878	23
für normalspurige Sekundärbahnen																	
„ II. u. III. Klasse	1	—	—	—	10	56	—	—	10	56	—	1	2	3 474	3 473,63	1879	1
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	70	—	—	—	70	—	1	2	3 209	3 209,13	1879	1
„ II. u. III. Klasse und Gepäckraum	—	—	1	—	10	52	—	—	10	52	—	1	2	4 564	4 563,84	1879	1
Summa	1 777	286	1	—	—	—	—	2 296	16 952	50 412	9 715	1 081	2 162	—	—	—	2 064
	mit							79 375 Plätze = 17,974 pro Achse.									
	4 416 Achsen und 16 911 990 kg Eigengewicht = 3 829,7 kg pro Achse.																

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

Personenwagen II. Klasse	3	—	—	—	32	—	—	—	96	—	—	—	—	8 054	24 162,00	1872	3
„ II. u. III. Klasse	5	—	—	—	8	30	—	—	40	150	—	5	10	7 244	36 220,00	1872	5
„ III. „	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	—	—	4 800	9 600,00	1875	2
„ IV. „	2	—	—	—	—	—	55	—	—	—	110	1	2	5 204	10 408,00	1872	2
„ IV. Klasse mit Packmeister-Coupé	1	—	—	—	—	—	36	—	—	—	36	1	2	5 204	5 204,00	1872	1
„ II. Klasse mit Post- und Gepäckraum	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	5 965	5 965,00	1880	1
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	5 665	5 665,00	1880	1
Summa	15	—	—	—	—	—	—	—	152	290	146	9	18	—	—	—	15
	mit							588 Plätze = 19,600 pro Achse.									
	30 Achsen und 125 450 kg Eigengewicht = 4 181,7 kg pro Achse.																

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	24	—	—	—	24	—	—	—	—	9 600	9 600,00	1873	1
„ II. u. III. Klasse	1	—	—	—	8	30	—	—	8	30	—	—	—	7 080	7 080,00	1873	1
„ „ „ „ „	7	—	—	—	8	30	—	—	56	210	—	4	8	7 286	51 000,00	1873	7
Summa	9	—	—	—	—	—	—	—	88	240	—	4	8	—	—	—	9
	mit							328 Plätze = 18,222 pro Achse.									
	18 Achsen und 69 165 kg Eigengewicht = 3 842,5 kg pro Achse.																

c. Zittau-Reichenberger Bahn.

Personenwagen I., II. u. III. Klasse	2	—	—	6	8	20	—	12	16	40	—	—	—	9 597	19 194,00	1857	2
„ I. u. III. Klasse	2	—	—	6	—	30	—	12	—	60	—	—	—	8 856	17 712,00	1857	2
„ II. u. III. „	6	—	—	—	16	20	—	—	96	120	—	6	12	6 602	39 614,40	1857	6
„ III. Klasse	4	—	—	—	—	40	—	—	—	160	—	4	8	5 461	21 842,40	1857	4
Summa	14	—	—	—	—	—	—	24	112	380	—	10	20	—	—	—	14
	mit							516 Plätze = 18,429 pro Achse.									
	28 Achsen und 100 200 kg Eigengewicht = 3 578,6 kg pro Achse.																

Bei den Staats-Eisenbahnen kamen nach den Anschaffungsjahren:

Personenwagen	mit einer Anzahl von Plätzen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.			Jahrgang.
2	—	—	60	—	60 = 0,076	Proz.	auf	1844
23	12	332	800	—	1 144 = 1,441	„	„	1845
12	—	64	510	—	574 = 0,723	„	„	1847
19	51	200	490	—	741 = 0,934	„	„	1848
12	12	16	540	—	568 = 0,716	„	„	1849
20	24	262	500	—	786 = 0,990	„	„	1850
11	36	200	150	—	386 = 0,486	„	„	1851
18	36	144	610	—	790 = 0,995	„	„	1852
12	18	110	458	—	586 = 0,738	„	„	1853
11	6	106	434	—	546 = 0,688	„	„	1854
10	24	128	360	—	512 = 0,645	„	„	1855
17	6	208	540	—	754 = 0,950	„	„	1856
20	36	368	310	—	714 = 0,899	„	„	1857
8	18	90	268	—	376 = 0,474	„	„	1858
14	48	288	140	—	476 = 0,600	„	„	1859
6	36	176	—	—	212 = 0,267	„	„	1860
6	—	—	240	—	240 = 0,302	„	„	1861
39	51	358	1 360	—	1 769 = 2,229	„	„	1862

Personenwagen	mit einer Anzahl von Plätzen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.			Jahrg
2	12	64	—	—	76 = 0,096	Proz.	auf	
16	24	192	440	—	656 = 0,826	„	„	
132	246	1 348	2 712	—	4 306 = 5,425	„	„	
31	16	64	1 370	—	1 450 = 1,827	„	„	
48	45	360	1 440	—	1 845 = 2,324	„	„	
27	42	232	854	—	1 128 = 1,421	„	„	
56	92	455	1 742	—	2 289 = 2,884	„	„	
156	198	1 992	3 453	—	5 643 = 7,109	„	„	
11	36	156	120	—	312 = 0,393	„	„	
99	156	762	1 640	1 080	3 638 = 4,583	„	„	
233	220	1 496	6 448	240	8 404 = 10,588	„	„	
242	186	1 752	4 185	2 775	8 898 = 11,210	„	„	
356	308	2 202	8 815	2 080	13 405 = 16,888	„	„	
180	114	904	4 555	1 620	7 193 = 9,062	„	„	
151	91	1 599	3 700	540	5 930 = 7,471	„	„	
58	96	304	855	1 380	2 635 = 3,320	„	„	
6	—	20	313	—	333 = 0,420	„	„	

Von der Gesammtzahl der Plätze kamen nach Prozenten: 2,89 auf I. Klasse, 21,26 auf II. Klasse, 63,51 auf III. Klasse, 12,34 IV. Klasse.

D.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

GEPÄCK- UND GÜTER- ETC. WAGEN

MIT ANGABE IHRER LADEFÄHIGKEIT UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**

   a. **Chemnitz-Würschnitzer Bahn.**
   b. **Altenburg-Zeitzer Bahn.**
   c. **Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.**
   d. **Zittau-Reichenberger Bahn.**

1880.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladefähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
1. Staats-Eisenbahnen.											
Passagiergepäckwagen	7	—	—	4 000	28 000	7	14	3 825	26 775,00	1868	7
„	14	—	—	„	56 000	14	28	3 825	53 550,00	1871 1872 1874	7 3 4
„	3	—	—	5 000	15 000	3	6	3 424	10 270,50	1860 1861	1 2
„	13	—	—	„	65 000	13	26	2 962	38 502,75	1862	13
„	6	—	—	„	30 000	6	12	2 935	17 612,44	1863	6
„	2	—	—	„	10 000	2	4	3 076	6 151,20	1864	2
„	17	—	—	„	85 000	17	34	2 777	47 205,00	1865	17
„	4	—	—	„	20 000	4	8	3 à 2 766 1 = 2 150	10 449,31	1866 1867	3 1
„	4	—	—	„	20 000	4	8	2 616	10 464,00	1869	4
„	18	—	—	„	90 000	18	36	3 044	54 795,00	1870	18
„	22	—	—	„	110 000	22	44	3 070	67 545,95	1871	22
„	23	—	—	„	115 000	23	46	2 869	65 995,28	1872	23
„	33	—	—	„	165 000	33	66	3 444	113 660,75	1873	33
„	49	—	—	„	245 000	49	98	39 à 3 797 10 à 7 050	218 575,71	1874	49
„	50	—	—	„	250 000	50	100	3 459	172 962,19	1875	50
„	24	—	—	„	120 000	24	48	3 299	79 172,48	1876	24
„	33	—	—	„	165 000	33	66	2 861	94 420,00	1877	33
„	1	—	—	„	5 000	1	2	2 774	2 774,46	1878	1
„	4	—	—	„	20 000	4	8	2 432	9 727,84	1880	4
„	—	9	—	5 000	45 000	9	18	3 900	35 100,00	1855 1857 1858 1860	1 3 4 1
Summa	327	9	—	—	1 659 000	336	672	—	—	—	336
	mit 681 Achsen und 2 423 325 kg Eigengewicht = 3 558,5 kg pro Achse.										
bedeckte*											
Güterwagen	2	—	—	5 000	10 000	2	4	4 461	8 922,00	1845	2
„	1	—	—	„	5 000	—	—	4 275	4 275,00	1846	1
„	6	—	—	„	30 000	2	4	3 616	21 693,00	1847	6
„	8	—	—	„	40 000	6	12	4 102	32 815,24	1848	8
„	4	—	—	„	20 000	2	4	3 051	12 205,63	1849	4
„	23	—	—	„	115 000	3	6	2 823	64 930,24	1850	23
„	45	—	—	„	225 000	10	20	2 885	129 885,74	1851	45
„	131	—	—	„	655 000	59	118	2 942	385 381,84	1852	131
„	98	—	—	„	490 000	39	78	2 651	259 782,60	1853	98
„	24	—	—	„	120 000	1	2	2 682	64 361,45	1854	24
„	34	—	—	„	170 000	2	4	2 834	96 367,40	1855	34
„	109	—	—	„	545 000	89	178	3 036	330 870,75	1856	109
„	61	—	—	„	305 000	49	98	2 851	173 890,94	1857	61
„	22	—	—	„	110 000	18	36	2 547	56 027,25	1858	22
„	32	—	—	„	160 000	21	42	2 907	93 030,74	1859	32

* Unter den bedeckten Güterwagen zu 5 000 kg Ladefähigkeit befinden sich 5 Stück mit Einrichtung als Personenwagen IV. Klasse und 132 Stück, welche als Gepäck-Beiwagen für Personenzüge dienen.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Ladefähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
bedeckte Güterwagen	27	—	—	5 000	135 000	17	34	2 429	65 575,96	1860	27
„	31	—	—	„	155 000	16	32	2 298	71 239,58	1861	31
„	55	—	—	„	275 000	53	106	2 563	140 943,11	1862	55
„	108	—	—	„	540 000	97	194	2 375	256 507,99	1863	108
„	195	—	—	„	975 000	148	296	2 151	419 489,10	1864	195
„	180	—	—	„	900 000	70	140	2 127	382 852,74	1865	180
„	63	—	—	„	315 000	46	92	2 078	130 918,78	1866	63
„	125	—	—	„	625 000	70	140	2 093	261 629,14	1867	125
„	272	—	—	„	1 360 000	112	224	2 196	597 303,81	1868	272
„	64	—	—	„	320 000	51	102	1 908	122 097,14	1869	64
„	211	—	—	„	1 055 000	87	174	2 337	493 178,97	1870	211
„	270	—	—	„	1 350 000	136	272	2 286	617 152,22	1871	270
„	400	—	—	„	2 000 000	222	444	2 596	1 038 256,47	1872	400
„	500	—	—	„	2 500 000	254	508	2 774	1 387 243,86	1873	500
„	329	—	—	„	1 645 000	154	308	2 864	942 195,96	1874	329
„	314	—	—	„	1 570 000	149	298	2 432	763 792,08	1875	314
„	42	—	—	„	210 000	35	70	12 à 2 692 30 à 1 995	92 156,57	1876	42
„	14	—	—	„	70 000	6	12	1 925	26 946,24	1877	14
„	99	—	—	10 000	990 000	49	98	3 440	340 545,00	1866	99
„	99	—	—	„	990 000	25	50	3 001	297 120,00	1867	99
„	99	—	—	„	990 000	40	80	3 233	320 100,00	1868	99
„	62	—	—	„	620 000	50	100	2 940	182 287,81	1869	62
„	123	—	—	„	1 230 000	—	—	3 039	373 797,00	1870 1871	49 74
„	100	—	—	„	1 000 000	30	60	3 311	331 050,00	1872	100
„	1	—	—	„	10 000	—	—	2 880	2 880,00	1873	1
„	143	—	—	„	1 430 000	33	66	54 à 2 822 89 à 3 332	448 905,60	1874	143
„	53	—	—	„	530 000	15	30	2 855	151 335,00	1875	53
„	236	—	—	„	2 360 000	76	152	2 303	543 495,49	1876	236
„	291	—	—	„	2 910 000	176	352	2 299	669 073,25	1877	291
„	471	—	—	„	4 710 000	239	478	396 à 2 154 75 à 2 826	1 065 091,57	1878	471
„	94	—	—	„	940 000	35	70	2 000	188 002,00	1879	94
„	336	—	—	„	3 360 000	166	332	1 921	645 610,08	1880	336
„	—	8	—	10 000	80 000	8	16	2 à 3 881 6 à 4 650	35 661,00	1852	8
„	—	5	—	„	50 000	5	10	7 500*	37 500,00	1853	5
„	—	38	—	„	380 000	7	14	3 417	129 840,00	1854	38
„	—	47	—	„	470 000	12	24	3 609	169 634,63	1855	47
„	—	32	—	„	320 000	1	2	3 655	116 962,50	1856	32
„	—	40	—	„	400 000	1	2	3 286	131 428,13	1857	40
„	—	24	—	„	240 000	16	32	3 599	86 387,96	1858	24
„	—	41	—	„	410 000	—	—	2 913	119 447,66	1859	41
„	—	25	—	„	250 000	—	—	2 629	65 730,52	1860	25
„	—	79	—	„	790 000	—	—	2 558	202 073,66	1861	79
„	—	5	—	„	50 000	—	—	2 626	13 130,92	1862	5

* Frühere Postbureauwagen.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Ladefähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		**Jahr der Anschaffung.**	**Stückzahl pro Jahr und in Sa.**
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
bedeckte											
Güterwagen	—	1	—	10 000	10 000	—	—	2 324	2 323,98	1863	1
„	—	5	—	„	50 000	—	—	2 209	11 045,08	1864 1867 1869	2 1 2
„	—	—	1	10 000	10 000	—	—	6 630	6 630,00	1847	1
„	—	—	3	„	30 000	—	—	1 = 6 444 2 à 5 868	18 180,80	1852 1859	1 2
„	—	—	4	„	40 000	—	—	5 881	23 524,18	1870	4
„	—	—	2	„	20 000	—	—	4 722	9 444,55	1877	2
„	—	—	25	„	250 000	—	—	4 665	116 630,00	1878	25
„	—	—	13	„	130 000	—	—	4 074	52 963,42	1879	13
„	—	—	2	„	20 000	—	—	3 355	6 709,30	1880	2
Pferdewagen	3	—	—	5 000	15 000	—	—	3 100	9 300,00	1851	3
„	2	—	—	„	10 000	—	—	3 300	6 600,00	1853	2
„	10	—	—	„	50 000	10	20	2 337	23 373,94	1865	10
Viehwagen	5	—	—	5 000	25 000	—	—	2 340	11 700,00	1853 1858 1865	2 2 1
„	2	—	—	„	10 000	—	—	1 923	3 846,03	1877	2
„	7	—	—	„	35 000	—	—	2 216	15 514,77	1879	7
„	2	—	—	„	10 000	—	—	2 154	4 307,81	1880	2
Summa der bedeckten Güterwagen	6 038	350	50	—	45 225 000	3 020	6 040	—	—	—	6 438
	mit 13 326 Achsen und 36 058 925 kg Eigengewicht = 2 705,9 kg pro Achse.										
336 Passagiergepäckwagen mit 681 Achsen und 2 423 325 kg Eigengewicht,											
6 438 bedeckte Güterwagen „ 13 326 „ „ 36 058 925 „ „											
14 007 Achsen und 38 482 250 kg Eigengewicht = 2 747,4 kg pro Achse.											
offene											
Güterwagen	3	—	—	5 000	15 000	1	2	1 801	5 402,00	1844 1845	2 1
„	3	—	—	„	15 000	—	—	1 801	5 403,00	1846	3
„	6	—	—	„	30 000	1	2	2 139	12 832,05	1847	6
„	13	—	—	„	65 000	4	8	1 763	22 916,63	1848	13
„	9	—	—	„	45 000	—	—	1 800	16 200,00	1849 1850	5 4
„	19	—	—	„	95 000	2	4	1 723	32 729,28	1851	19
„	73	—	—	„	365 000	23	46	1 373	100 207,48	1852	73
„	37	—	—	„	185 000	19	38	1 808	66 910,55	1853	37
„	29	—	—	„	145 000	7	14	1 779	51 577,78	1854	29
„	114	—	—	„	570 000	46	92	2 748	313 231,56	1855	114
„	213	—	—	„	1 065 000	77	154	2 292	488 219,08	1856	213
„	132	—	—	„	660 000	17	34	92 à 1 859 40 à 2 415	267 683,82	1857	132
„	146	—	—	„	730 000	37	74	1 971	287 706,05	1858	146
„	50	—	—	„	250 000	25	50	1 948	97 417,28	1859	50
„	41	—	—	„	205 000	11	22	1 625	66 637,21	1860	41
„	116	—	—	„	580 000	83	166	1 790	207 688,14	1861	116
„	163	—	—	„	815 000	147	294	1 792	292 144,87	1862	163

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladefähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
offene Güterwagen	161	—	—	5 000	805 000	109	218	1 438	231 441,15	1863	161
„	60	—	—	„	300 000	15	30	1 493	89 598,07	1864	60
„	66	—	—	„	330 000	32	64	1 490	98 342,51	1865	66
„	230	—	—	„	1 150 000	43	86	1 509	346 971,74	1866	230
„	147	—	—	„	735 000	90	180	1 448	212 878,07	1867	147
„	69	—	—	„	345 000	18	36	1 299	89 648,80	1868	69
„	77	—	—	„	385 000	30	60	1 230	94 686,40	1869	77
„	20	—	—	„	100 000	3	6	1 161	23 213,56	1870	20
„	1	—	—	„	5 000	1	2	1 342	1 342,25	1871	1
„	2	—	—	„	10 000	1	2	1 950	3 900,00	1873	2
„	6	—	—	„	30 000	—	—	1 800	10 800,00	1874 1875	4 2
Zweigbahnwagen . . .	144	—	—	„	720 000	118	236	1 186	170 807,08	1856 1857 1858	65 51 28
„ . . .	80	—	—	„	400 000	80	160	1 347	107 760,00	1874	80
„ . . .	41	—	—	„	205 000	41	82	1 110	45 493,32	1877	41
„ . . .	20	—	—	„	100 000	20	40	939	18 785,28	1878	20
„ . . .	45	—	—	„	225 000	45	90	866	38 984,47	1879	45
„ . . .	40	—	—	„	200 000	40	80	887	35 499,58	1880	40
Güterwagen	40	—	—	6 000	240 000	8	16	2 278	91 104,00	1866	40
„	43	—	—	10 000	430 000	9	18	2 283	98 165,02	1854	43
„	145	—	—	„	1 450 000	36	72	2 208	320 196,04	1855	145
„	34	—	—	„	340 000	14	28	2 156	73 318,98	1856	34
„	204	—	—	„	2 040 000	79	158	2 388	487 151,24	1857	204
„	54	—	—	„	540 000	35	70	2 433	131 399,25	1858	54
„	53	—	—	„	530 000	16	32	2 173	115 144,42	1859	53
„	112	—	—	„	1 120 000	38	76	1 890	211 627,55	1860	112
„	419	—	—	„	4 190 000	368	736	2 105	881 986,78	1861	419
„	401	—	—	„	4 010 000	99	198	2 027	812 924,43	1862	401
„	144	—	—	„	1 440 000	118	236	1 988	286 335,07	1863	144
„	190	—	—	„	1 900 000	115	230	1 940	368 603,50	1864	190
„	428	—	—	„	4 280 000	149	298	2 158	923 668,98	1865	428
„	544	—	—	„	5 440 000	307	614	2 312	1 257 707,09	1866	544
„	250	—	—	„	2 500 000	96	192	2 321	580 214,88	1867	250
„	115	—	—	„	1 150 000	78	156	2 062	237 169,66	1868	115
„	292	—	—	„	2 920 000	90	180	1 988	580 391,12	1869	292
„	398	—	—	„	3 980 000	179	358	2 043	813 280,52	1870	398
„	580	—	—	„	5 800 000	273	546	2 109	1 223 023,14	1871	580
„	1 209	—	—	„	12 090 000	385	770	2 268	2 741 635,94	1872	1 209
„	1 303	—	—	„	13 030 000	519	1 038	2 593	3 378 256,15	1873	1 303
„	975	—	—	„	9 750 000	402	804	2 635	2 569 127,68	1874	975
„	812	—	—	„	8 120 000	223	446	2 283	1 853 426,99	1875	812
„	227	—	—	„	2 270 000	105	210	1 805	409 733,03	1876	227
„	190	—	—	„	1 900 000	62	124	1 787	339 470,12	1877	190
„	101	—	—	„	1 010 000	52	104	1 660	167 644,62	1878	101
„	124	—	—	„	1 240 000	60	120	1 452	180 012,99	1879	124
„	194	—	—	„	1 940 000	98	196	1 677	325 259,48	1880	194

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Ladefähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		**Jahr der Anschaffung.**	**Stückzahl pro Jahr und in Sa.**
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
offene											
Güterwagen	11	—	—	15 000	165 000	—	—	2 336	25 695,00	1865	11
„	72	—	—	„	1 080 000	18	36	2 460	177 135,00	1866	72
„	3	—	—	„	45 000	3	6	2 820	8 460,00	1867	3
„	50	—	—	„	750 000	17	34	2 503	125 160,00	1868	50
„	1	—	—	„	15 000	—	—	2 340	2 340,00	1875	1
„	—	1	—	10 000	10 000	—	—	3 000	3 000,00	1855	1
„	—	15	—	15 000	225 000	—	—	2 220	33 294,24	1880	15
„	—	—	1	10 000	10 000	—	—	3 281	3 281,20	1858	1
„	—	—	3	„	30 000	—	—	3 351	10 054,00	1870	3
„	—	—	3	„	30 000	—	—	6 125	18 374,52	1873	3
„	—	—	13	„	130 000	—	—	5 852	76 074,26	1874	13
„	—	—	1	20 000	20 000	—	—	4 625	4 625,14	1860	1
„	—	—	3	„	60 000	—	—	4 660	13 979,22	1870	3
„	—	—	4	„	80 000	—	—	7 317	29 269,00	1873	4
„	—	—	11	„	220 000	—	—	3 017	33 183,00	1880	11
Bauwagen	7	—	—	4 000	28 000	7	14	1 772	12 405,00	1846 bis 1849	7
„	425	—	—	5 000	2 125 000	228	456	1 497	636 431,22	1842 bis 1873	425
„	—	2	—	7 500	15 000	2	4	3 005	6 010,00	1852	2
Summa der offenen Güterwagen	12 526	18	39	—	112 568 000	5 474	10 948	—	—	—	12 583
	25 262 Achsen und 57 955 640 kg Eigengewicht = 2 294,2 kg pro Achse.										
Summa aller Gepäck- und Güterwagen . .	18 891	377	89	—	159 452 000	8 830	17 660	—	—	—	19 357

(336 Passagiergepäckwagen, 19 021 Güterwagen) 19 357 Wagen mit {96 437 890 kg Eigengewicht, 39 269 Achsen (pro Stück 4 060,5 kg Ladefähigkeit und 2 455,6 kg Wagengewicht).

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

a. Chemnitz-Würschnitzer Bahn.

offene Güterwagen	20	—	—	5 000	100 000	—	—	1 778	35 564,00	1862	20
„	11	—	—	„	55 000	11	22	1 580	17 377,35	1864	11
„	21	—	—	„	105 000	21	42	1 580	33 174,28	1865	21
„	49	—	—	10 000	490 000	13	26	2 453	120 214,20	1858	49
„	66	—	—	„	660 000	28	56	2 036	134 375,10	1861	66
„	1	—	—	„	10 000	—	—	2 386	2 385,70	1876	1
„	13	—	—	„	130 000	6	12	2 130	27 692,75	1879	13
„	5	—	—	„	50 000	1	2	2 166	10 829,75	1880	5
Summa	186	—	—	—	1 600 000	80	160	—	—	—	186

186 Wagen mit {794 175 kg Eigengewicht, 372 Achsen (pro Stück 4 301,1 kg Ladefähigkeit und 2 134,9 kg Wagengewicht).

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladefähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
b. Altenburg-Zeitzer Bahn.											
Passagiergepäckwagen mit Post	2	—	—	5 000	10 000	2	4	6 044	12 088,00	1872	2
bedeckte Güterwagen	15	—	—	10 000	150 000	5	10	3 384	50 760,00	1872	15
offene Güterwagen	110	—	—	10 000	1 100 000	20	40	2 725	299 740,00	1872	110
„	199	—	—	„	1 990 000	83	166	3 101	620 166,25	1873	199
„	1	—	—	„	10 000	1	2			1874	1
„	5	—	—	„	50 000	3	6	2 206	11 030,26	1880	5
Summa der Gepäck- und Güterwagen	332	—	—	—	3 310 000	114	228	—	—	—	332

332 Wagen mit { 1 822 825 kg Eigengewicht, 664 Achsen (pro Stück 4 984,9 kg Ladefähigkeit und 2 745,2 kg Wagengewicht).

Ausserdem 10 Stück vierrädrige Bauwagen mit zusammen 50 000 kg Ladefähigkeit.

c. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

Passagiergepäckwagen mit Postbureau	2	—	—	5 000	10 000	2	4	5 160	10 320,00	1874	2
bedeckte Güterwagen	18	—	—	5 000	90 000	5	10	3 580	64 440,00	1873	18
offene Güterwagen	168	—	—	10 000	1 680 000	32	64	3 099	520 560,00	1873	168
„	82	—	—	„	820 000	35	70	3 184	261 060,00	1874	82
Summa der Gepäck- und Güterwagen	270	—	—	—	2 600 000	74	148	—	—	—	270

270 Wagen mit { 1 325 225 kg Eigengewicht, 540 Achsen (pro Stück 4 814,8 kg Ladefähigkeit und 2 454,1 kg Wagengewicht).

d. Zittau-Reichenberger Bahn.

Passagiergepäckwagen	3	—	—	5 000	15 000	3	6	2 923	8 768,25	1856	3
bedeckte Güterwagen	21	—	—	5 000	105 000	9	18	2 629	55 212,00	1856	21
„	10	—	—	„	50 000	10	20	2 430	24 301,80	1863	10
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 614	2 614,40	1867	1
offene Güterwagen	26	—	—	5 000	130 000	13	26	2 124	55 224,22	1857	26
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 124	2 124,01	1866	1
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 124	2 124,02	1867	1
„	33	—	—	10 000	330 000	9	18	2 482	81 900,06	1856	33
„	11	—	—	„	110 000	11	22	2 482	27 300,02	1857	11
„	1	—	—	„	10 000	1	2	2 482	2 481,82	1864	1
„	1	—	—	„	10 000	1	2	2 482	2 481,82	1873	1
„	2	—	—	„	20 000	2	4	2 124	4 248,02	1876	2
„	4	—	—	„	40 000	3	6	2 482	9 927,28	1880	4
Summa der Gepäck- und Güterwagen	115	—	—	—	835 000	62	124	—	—	—	115

115 Wagen mit { 530 950 kg Eigengewicht, 230 Achsen (pro Stück 3 630,4 kg Ladefähigkeit und 2 308,8 kg Wagengewicht).

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

Bei den Staats-Eisenbahnen kamen nach den Anschaffungsjahren:

Gepäck- und Güterwagen.				Achsen	Ladefähigkeit.			
bedeckte	offene	zusammen			Kilogramm			
—	1	1	mit	2	5 000	= 0,003	Proz.	auf 1842
—	5	5	„	10	25 000	= 0,016	„	„ 1843
—	3	3	„	6	15 000	= 0,009	„	„ 1844
2	21	23	„	46	115 000	= 0,072	„	„ 1845
1	15	16	„	32	78 000	= 0,049	„	„ 1846
7	36	43	„	88	218 000	= 0,137	„	„ 1847
8	54	62	„	124	308 000	= 0,193	„	„ 1848
4	16	20	„	40	99 000	= 0,062	„	„ 1849
23	8	31	„	62	155 000	= 0,097	„	„ 1850
48	37	85	„	170	425 000	= 0,267	„	„ 1851
140	120	260	„	532	1 350 000	= 0,847	„	„ 1852
107	63	170	„	345	875 000	= 0,549	„	„ 1853
62	80	142	„	322	1 115 000	= 0,699	„	„ 1854
82	272	354	„	757	2 735 000	= 1,715	„	„ 1855
141	340	481	„	994	2 735 000	= 1,715	„	„ 1856
104	404	508	„	1 059	3 760 000	= 2,358	„	„ 1857
52	243	295	„	620	1 870 000	= 1,173	„	„ 1858
75	112	187	„	419	1 415 000	= 0,887	„	„ 1859
54	161	215	„	458	1 775 000	= 1,113	„	„ 1860
112	556	668	„	1 415	5 830 000	= 3,656	„	„ 1861
73	575	648	mit	1 301	5 270 000	= 3,305	Proz.	auf
115	328	443	„	887	2 940 000	= 1,844	„	„
199	257	456	„	914	3 240 000	= 2,032	„	„
208	513	721	„	1 442	5 855 000	= 3,672	„	„
165	899	1 064	„	2 128	9 295 000	= 5,829	„	„
226	417	643	„	1 287	4 995 000	= 3,132	„	„
378	237	615	„	1 230	4 638 000	= 2,909	„	„
132	376	508	„	1 018	4 320 000	= 2,709	„	„
282	425	707	„	1 434	5 850 000	= 3,669	„	„
373	581	954	„	1 908	8 033 000	= 5,038	„	„
526	1 209	1 735	„	3 470	15 217 000	= 9,543	„	„
534	1 324	1 858	„	3 730	15 885 000	= 9,962	„	„
525	1 072	1 597	„	3 220	13 636 000	= 8,552	„	„
417	815	1 232	„	2 464	10 495 000	= 6,582	„	„
302	227	529	„	1 058	4 960 000	= 3,111	„	„
342	231	573	„	1 150	5 280 000	= 3,311	„	„
497	121	618	„	1 286	6 075 000	= 3,810	„	„
114	169	283	„	592	2 570 000	= 1,612	„	„
344	260	604	„	1 249	5 995 000	= 3,760	„	„
6 774	12 583	19 357	mit	39 269	159 452 000	kg	Ladefähigkeit.	

Die Gepäck- und Güterwagenachsen bestanden aus:

274	Stück	Achsen	à	7 500	kg	Ladefähigkeit	= 0,003	Prozent.
23 617	„	„	„	5 000	„	„	= 60,141	„
1 053	„	„	„	3 333	„	„	= 2,681	„
80	„	„	„	3 000	„	„	= 0,204	„
14 162	„	„	„	2 500	„	„	= 36,064	„
56	Stück	Achsen	à	2 000	kg	Ladefähigkeit	= 0,143	Prozent.
27	„	„	„	1 667	„	„	= 0,069	„
14 007	Stück	Achsen	unter	bedeckten	Wagen		= 35,669	Prozent.
25 262	„	„	„	offenen	„		= 64,331	„

E.

Uebersicht

DER LEISTUNGEN, DES VERBRAUCHES

(AN HEIZMATERIAL UND REPARATURKOSTEN)

DURCH DIE

LOKOMOTIVEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1880.

Bedeutung der Typen in Kolonne 2 und 15:

T.	=	Tender-Lokomotive.	GlW.	=	Betriebsstrecke Glauchau-Wurzen.	RE.	=	Betriebsstrecke Reichenbach-Eger.
ACh.	=	Betriebsstrecke Annaberg-Chemnitz.	HF.	=	„ Herlasgrün-Falkenstein.	RHCh.	=	„ Rosswein-Hainichen-Chemnitz.
AZ.	=	„ Altenburg-Zeitz.	KP.	=	„ Kamenz-Pirna.	RtzFl.	=	„ Reitzenhain-Flöha.
BD.	=	„ Bodenbach-Dresden.	LCh.	=	„ Leipzig-Kieritzsch-Chemnitz.	StE.	=	„ Stollberg-St. Egidien.
BS.	=	„ Bautzen-Schandau.	LDD.	=	„ Leipzig-Döbeln-Dresden.	SZ.	=	„ Schwarzenberg-Zwickau.
BZ.	=	„ Bischofswerda-Zittau.	LRD.	=	„ Leipzig-Riesa-Dresden.	WA.	=	„ Weipert-Annaberg.
ChAA.	=	„ Chemnitz-Aue-Adorf.	LZ.	=	„ Leipzig-Zwickau.	WW.	=	„ Wolfsgefärth-Weischlitz.
ChLH.	=	„ Chemnitz-Lugau-Höhlteich.	NB.	=	„ Nossen-Bienenmühle.	ZFÖ.	=	„ Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz.
ChZ.	=	„ Chemnitz-Zwickau.	ND.	=	„ Neustadt-Dürrröhrsdorf.	ZH.	=	„ Zwickau-Hof.
DCh.	=	„ Dresden-Chemnitz.	NG.	=	„ Neumark-Greiz.	ZL.	=	„ Zittau-Herrnhut-Löbau.
DChK.	=	Kohlenbahnen bei Dresden.	PB.	=	„ Pirna-Berggiesshübel.	ZR.	=	„ Zittau-Reichenberg.
ElN.	=	Betriebsstrecke Elsterwerda-Nossen.	PlG.	=	„ Plagwitz-Gaschwitz.	ZWEL.	=	„ Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau.
GD.	=	„ Görlitz-Dresden.	RCh.	=	„ Riesa-Chemnitz.			
GlG.	=	„ Glauchau-Gera.						
GM.	=	„ Gaschwitz-Meuselwitz.						
GP.	=	„ Grossenhain-Priestewitz.						

Anmerkung zu Kol. 13. Von den Lokomotiven sowohl, welche vor 1859 angeschafft sind, als auch von denen, welche später von den Privatbahnen übernommen wurden, konnte der geleistete Rangirdienst seit ihrer Anschaffung nicht ermittelt werden.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
No.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven- Leer- (Kilometer.)	Lokomotiven- Reserve- (Dienststunden.)	Lokomotiven- Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogrm.)	verbraucht Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	Bemerk. Die Lokor liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblat
1. Staats-Eisenbahnen.														
96	II. VI.	Dresden	20	37 911	129	10	453	806 035	276 500	1 773	782 335	5 962	41 375	LZ. ZH.
97	„	München	20	35 722	174	2	406	739 986	275 750	1 889	779 086	8 015	32 732	
98	„	Berlin	20	44 565	130	11	565	981 925	315 500	1 858	801 081	7 842	32 761	
99	„	Wien	20	7 839	—	—	83	144 450	55 750	1 186	936 789	7 972	38 383	ZH. LZ.
100	„	Prag	20	38 181	246	—	276	637 217	290 250	2 145	826 984	5 089	31 822	ChZ. ZH.
101	„	Mainz	18	27 199	102	6	194	529 640	199 250	2 223	814 969	7 318	32 584	ChZ. ZH.
102	„	Darmstadt	18	63 214	—	—	724	896 541	444 500	2 216	944 996	6 976	36 709	LZ. ZH.
13	„	Trier	14	52 125	102	—	433	935 426	393 000	696	551 203	5 806	23 464	ChZ. ZH.
14	„	Cöln	14	37 269	—	7	405	872 619	281 050	1 719	550 807	8 863	24 336	
66	„	Coblenz	14	19 640	206	—	235	392 718	154 700	4 402	659 901	7 490	24 838	
67	„	Hannover	14	36 728	298	—	504	826 640	270 750	1 510	577 481	10 242	21 662	LZ. ZH.
68	„	Braunschweig	14	17 697	—	—	173	317 387	115 250	433	559 782	7 743	22 776	
164	„	Kufstein	14	48 274	122	—	678	1 053 711	370 500	729	550 802	7 938	20 720	
163	„	Dreihundert	13	40 614	107	—	506	885 768	333 000	1 284	501 366	3 852	20 407	
165	„	Rhein	13	42 499	345	—	304	826 164	315 750	511	487 171	6 503	19 818	LZ. ZH. Ch
166	„	Main	13	41 972	146	8	594	920 500	303 000	1 299	531 274	8 640	19 663	LZ. ZH.
167	„	Metz	13	26 752	156	43	305	551 183	213 800	929	473 776	2 840	20 823	LZ. ZH. Ch
168	„	Nancy	13	20 689	20	12	167	504 832	176 755	1 993	556 911	6 937	21 195	RCh.
169	„	Strassburg	13	29 164	80	1	159	557 380	214 250	2 290	565 928	4 868	18 220	ChZ. ZH.
170	„	Paris	13	69 451	295	—	716	1 007 992	476 750	2 649	479 127	4 224	19 684	
171	„	Carlsruhe	13	27 436	—	—	334	626 179	209 750	1 113	430 063	3 322	19 002	LZ. ZH.
172	„	Mühlhausen	13	31 802	—	—	377	628 922	212 000	1 304	524 496	6 392	23 021	
173	„	Waldenburg	13	39 957	154	—	353	744 878	298 800	671	523 920	5 406	17 425	LZ. ZH. Ch
174	„	Mylau	13	72 271	11	2	626	1 048 121	464 500	1 257	531 637	6 866	23 985	LZ. ZH.
205	„	Münster	10	48 558	305	—	166	888 203	372 500	1 792	341 274	6 673	14 005	RE.
209	„	Radeberg	10	48 061	85	—	120	883 704	360 750	792	382 126	5 812	11 901	
214	„	Teplitz	10	45 180	35	—	144	1 082 056	326 850	3 531	403 178	3 936	17 507	GD. BD.
215	„	Pirna	10	53 571	22	17	224	1 221 155	403 250	1 909	451 930	1 828	18 765	
216	„	Bern	10	44 965	127	8	183	1 038 189	335 250	3 352	425 055	2 184	20 136	
217	„	Luzern	10	44 230	7	14	98	1 039 199	351 250	3 707	457 026	1 180	18 669	GD.
222	„	Austria	10	50 794	276	5	152	1 161 560	383 500	2 244	424 298	1 759	22 516	
230	„	Hochkirch	10	48 064	163	—	183	1 046 120	357 350	4 326	442 768	1 920	17 237	
11	B. VI.	Kempten	15	33 519	638	37	288	868 229	248 200	4 040	566 563	7 434	22 814	
12	„	Straubing	15	35 215	651	21	158	806 791	247 750	1 505	575 914	6 299	24 968	
15	„	Donau	15	39 062	738	25	254	973 817	261 350	1 239	487 301	5 562	25 485	
22	„	Aschaffenburg	15	35 582	814	23	217	864 064	244 750	2 197	435 915	4 034	24 771	
145	„	Trient	15	31 690	330	60	309	625 540	204 900	1 030	553 637	3 247	28 957	BD.
146	„	Botzen	15	30 088	421	48	284	612 066	186 750	4 370	527 617	4 358	26 206	
147	„	Zürich	15	37 127	727	23	188	894 523	254 300	2 289	582 356	6 826	21 372	
148	„	Chur	15	40 262	736	26	321	959 822	262 700	1 608	478 332	3 096	24 662	
149	„	Mailand	15	26 530	537	36	255	563 068	186 900	2 157	571 270	7 632	20 186	
572	Hsch. VI.	Lauter	5	31 754	218	491	138	935 768	312 000	3 235	130 717	1 197	3 780	
573	„	Wurzen	5	32 098	560	570	124	913 901	322 000	2 990	124 138	1 168	3 857	
574	„	Oschatz	5	38 652	577	582	130	1 173 072	332 325	3 288	190 118	1 465	4 874	
575	„	Wilhelm Einert	5	24 199	357	436	109	650 499	247 500	2 048	127 567	1 431	4 331	
576	„	Frankenberg	5	20 564	312	319	70	549 499	204 250	620	125 900	1 103	5 880	
577	„	Lissabon	5	40 092	411	632	127	1 155 895	395 750	2 502	157 118	1 007	8 611	LRD.
578	„	Rom	4	44 980	308	686	201	1 306 636	419 000	1 090	112 336	537	6 217	
579	„	Florenz	4	37 189	237	501	121	1 148 696	344 250	3 294	157 354	750	4 189	
580	„	Neapel	4	42 573	501	615	139	1 220 764	404 250	1 115	139 001	668	5 211	
581	„	Düsseldorf	4	38 125	799	560	132	1 154 446	342 500	2 587	148 381	672	4 490	
582	„	Brüssel	4	38 764	346	607	162	1 143 637	374 550	2 571	148 498	671	5 981	
583	„	Wilh. Seyfferth	4	43 435	373	621	161	1 258 152	421 500	1 897	126 186	622	4 370	
249	II. VIa.	Prometheus	19	32 117	330	42	316	659 046	189 700	3 673	651 432	6 580	34 017	
250	„	Phaëton	19	28 545	343	45	261	602 329	162 950	3 546	638 170	6 818	36 632	BD.
257	„	Aurora	18	35 221	285	77	292	647 386	228 135	1 876	569 932	6 224	34 053	
569	„	Saale	24	21 117	203	632	1 620	609 981	205 000	1 852	688 516	—	49 270	ElN.
570	„	Limmritz	23	7 902	973	407	656	184 971	77 000	355	592 169	—	50 532	ElN. LRD.
571	„	Schlema	23	23 777	336	821	1 991	672 524	221 750	1 007	548 541	—	45 289	ElN.
562	„	Schellenberg	12	31 072	1 172	621	409	544 684	250 150	3 746	347 102	—	17 438	
563	„	Riesa	12	41 416	908	998	514	707 589	303 250	401	341 018	—	17 907	
564	„	Kieritzsch	12	25 935	796	523	340	456 742	229 750	5 530	382 189	—	18 238	LRD. LDD
565	„	Gera	12	25 383	734	447	286	447 164	206 250	5 239	382 607	—	15 074	
566	„	Bautzen	12	30 745	1 272	769	330	552 978	240 950	2 832	265 784	—	12 868	

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz- Kilometer.	Lokomotiven-Leer- Kilometer.	Reserve- Dienststunden.	Rangir- Dienststunden.	Wagenachsen- Kilometer.	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven Kilogrm.	Reparaturkosten für Lokomotiven Mark.	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt Kilometer.	im Rangirdienste geleistet Stunden.	an Reparaturkosten beansprucht Mark.	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden Tage.
II. VIa.	Dahlen	12	19 962	1 014	632	211	312 811	143 400	5 272	365 595	—	18 875	LRD. LDD.	78
„	Althen	12	31 799	1 154	940	289	570 503	235 200	3 661	361 530	—	15 712		89
B. VIa.	Amsterdam	23	7 656	1 208	764	1 057	178 370	104 850	1 766	650 850	—	44 829		153
„	Siegmar	23	14 584	1 993	1 248	1 144	244 499	167 600	1 379	584 862	—	40 456		67
„	Triest	23	14 330	1 340	821	993	358 674	145 450	1 201	641 494	—	41 154	EIN. LRD.	41
„	Borsig	22	11 435	3 665	1 663	1 628	173 198	152 000	1 368	621 310	—	44 529		39
„	Weser	22	13 586	4 507	2 056	1 424	212 853	178 100	379	611 712	—	41 179		4
„	Ronneburg	22	28 460	1 102	581	307	491 221	223 250	1 001	625 994	—	39 611	LRD. LDD.	27
„	Schmölln	22	6 273	549	472	911	143 106	89 800	4 126	606 517	—	40 028	EIN. LRD.	119
„	Stein	22	28 877	924	571	310	513 429	223 950	3 007	650 069	—	40 381		80
„	Görlitz	22	10 806	986	596	143	196 383	112 250	921	630 795	—	42 311		65
„	Böhlen	22	14 622	425	605	171	237 716	109 400	7 213	597 865	—	37 566		206
„	Posen	22	26 889	1 217	718	275	468 326	208 800	2 808	608 264	—	45 402		122
„	Lindau	22	33 663	1 290	697	351	577 935	256 200	901	537 812	—	37 185		34
„	Breitingen	15	20 682	502	661	223	359 929	160 500	4 271	406 376	—	20 714	LRD. LDD.	179
„	Mosel	15	28 380	1 097	561	283	496 734	229 000	2 972	416 067	—	28 230		116
„	Fährbrücke	15	34 466	807	827	410	583 100	270 100	1 418	435 395	—	23 378		62
„	Gustav Harkort	15	33 378	1 130	798	282	580 979	264 250	3 573	434 142	—	23 940		77
„	Elberfeld	15	30 646	719	771	314	508 394	230 000	3 013	472 711	—	17 923		58
„	Weimar	15	27 994	949	789	420	480 269	210 250	2 759	454 495	—	21 035		67
K. VIII.	Amerika	10	37 803	251	378	278	856 338	374 500	1 928	375 168	4 459	18 096		68
„	Wartburg	10	28 597	317	302	225	648 767	293 250	2 382	377 523	3 135	19 139		76
„	Worms	10	41 382	343	441	273	934 014	409 750	1 048	357 489	3 520	20 236		21
„	Ems	10	33 988	426	354	240	771 244	329 750	3 208	362 803	3 965	20 097	DCh.	97
„	Moskau	10	35 968	248	376	295	802 506	348 000	2 514	341 814	3 088	19 138		75
„	Madrid	10	33 984	144	364	296	793 494	324 500	2 646	324 507	3 162	17 980		89
„	Warschau	10	40 230	293	424	335	887 228	376 000	1 615	343 753	3 797	18 404		34
„	Kessler	10	21 194	372	250	147	458 394	200 500	4 991	327 929	3 559	16 341		180
II. IIIb.	Kamenz	9	30 938	495	430	738	559 752	238 350	1 637	274 736	8 034	17 300	BZ. KP. GD.	73
„	Spremberg	9	20 039	2 810	962	1 241	855 461	268 580	1 208	232 778	11 148	19 000	KP. BD.	44
„	Röhrsdorf	9	29 130	339	390	808	652 738	250 400	1 126	203 007	15 446	16 072	GD. KP.	45
„	Cottbus	9	24 843	599	754	1 335	433 227	224 000	1 792	273 781	11 311	15 693	KP. BZ.	53
„	Senftenberg	9	44 615	418	42	254	1 104 066	343 800	2 368	329 170	8 079	13 688		70
„	Lübben	9	16 885	3 821	708	1 496	431 339	235 450	1 337	259 923	10 807	14 578	GD.	30
„	Sorau	9	4 364	3 183	717	2 861	172 799	157 750	296	311 847	8 477	15 087		1
„	Pulsnitz	9	37 300	510	28	197	935 518	313 250	5 385	245 933	11 046	13 243		117
„	Fünfhundert	9	26 890	3 220	409	1 089	647 245	267 250	2 018	335 814	7 062	19 089		60
„	Krieg	9	21 814	2 558	932	1 560	1 167 621	307 700	311	228 261	7 225	13 197	BD. KP.	14
„	Sedan	9	28 800	2 884	452	1 084	655 324	320 250	661	269 860	5 236	13 214	GD.	19
„	Wörth	9	13 407	3 960	691	1 541	378 299	215 200	1 319	207 149	11 461	13 306		54
„	Kaiser	9	15 511	117	178	1 232	1 427 277	211 700	3 169	225 591	5 820	10 827	BD.	73
„	Friede	9	37 063	396	435	819	816 433	305 500	1 181	264 579	9 525	11 460	GD. KP.	37
„	Marienbad	9	11 220	3 037	486	1 051	301 412	171 950	3 874	217 289	9 872	9 766	GD.	102
„	Karlsbad	9	16 741	1 205	595	1 054	610 560	209 250	3 529	264 616	6 999	9 968	KP. BD.	92
„	Alsen	8	6 698	2 519	523	1 695	204 790	139 500	3 656	225 129	11 024	10 007	GD.	93
„	Düppel	8	6 860	1 864	344	995	187 244	113 500	3 447	141 527	15 280	8 338		104
„	Kissingen	8	19 823	538	262	788	2 074 494	283 000	2 542	230 873	5 623	11 546	BD.	73
„	Meissen	8	20 013	252	602	1 039	331 793	199 750	4 412	262 299	9 668	10 662	KP.	114
„	Dux	8	33 343	809	165	218	758 105	253 750	4 457	227 885	9 885	10 943	GD. BZ. ZR.	123
„	Borna	8	17 399	2 135	692	1 087	871 488	259 035	3 591	256 175	5 281	12 483	KP. BD.	84
„	Frohburg	8	35 533	712	132	477	1 009 881	281 250	1 021	351 195	4 489	13 676	LZ.	88
„	Lobstädt	8	16 376	2 073	584	576	1 272 974	244 700	3 482	251 815	7 385	12 888	BD. KP.	107
„	Geithain	8	32 238	760	110	501	1 015 194	255 350	2 556	347 907	6 490	13 528	LZ. ZH.	69
„	Regis	8	29 832	368	61	398	906 049	278 750	1 984	327 453	4 962	11 843	ChZ. ZH.	76
„	Rochlitz	8	27 331	819	44	540	2 107 707	326 150	2 455	194 405	2 962	10 500	LZ.	78
„	Penig	8	13 618	3 891	599	1 357	372 864	204 200	3 073	171 134	12 713	9 626	GD.	84
„	Wittgensdorf	8	32 782	238	166	613	989 978	281 800	4 073	254 601	8 320	8 101	ZH. ChZ.	97
„	Narsdorf	8	34 058	864	124	483	1 022 411	276 750	3 845	193 168	3 717	10 134	LZ. ZH.	107
„	Limbach	8	32 704	960	79	503	1 793 866	319 500	3 988	314 848	3 967	10 396		86
„	Rötha	8	26 411	699	28	530	1 947 117	293 000	4 272	244 783	4 313	9 560	LZ.	94
„	Zwenkau	8	39 471	1 067	130	502	1 166 841	324 500	3 727	240 998	5 603	9 480	LZ. ZH.	79
„	St. Privat	8	23 416	626	36	478	1 766 908	272 500	3 901	296 847	4 957	9 765	LZ.	153
„	Gravelotte	8	17 215	664	53	316	1 228 306	186 750	4 123	272 370	5 663	11 545		111
„	Bitsch	8	16 992	421	97	404	601 583	175 000	3 092	288 513	4 751	7 614	ZH.	154
„	Breisach	8	25 399	456	43	213	728 976	227 000	3 484	303 897	3 357	12 501	RCh.ChZ.ZH.	105
„	Colmar	8	27 942	258	616	1 255	1 450 790	342 500	701	220 940	5 842	9 309	ZH. LZ.	43
„	Forbach	8	29 971	484	52	433	942 494	287 750	3 846	273 369	4 287	11 619	ChZ. ZH.	78

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
No.	Kategorie	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerk. Die Lokom. liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblat
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogrm.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
354	II. IIIb.	Villiers	8	28 012	302	726	986	1 499 405	370 000	1 884	233 756	4 001	8 574	ZH. LZ.
355	"	Beaumont	8	33 605	240	287	1 119	953 387	282 500	312	265 094	6 221	9 337	ZH. ChZ.
356	"	Kehl	8	22 288	160	77	358	675 974	189 300	3 625	313 025	5 091	7 612	
357	"	Pfalzburg	8	29 999	166	786	1 335	1 616 623	351 250	811	207 955	6 988	9 895	ZH. LZ.
383	"	Saarburg	8	33 202	143	163	529	994 192	287 250	3 156	280 962	5 136	7 996	ZH. ChZ.
384	"	Weissenburg	8	33 680	885	17	535	2 033 840	345 250	3 255	265 564	4 124	10 273	LZ.
385	"	Genf	8	17 858	3 366	1 072	930	628 889	290 750	3 025	196 245	9 628	10 159	KP. BD.
386	"	Thionville	8	12 566	330	199	799	1 134 635	190 850	3 535	214 846	5 028	9 366	BD.
387	"	Thann	8	11 102	3 180	649	1 417	313 494	211 750	3 281	193 501	11 439	9 654	GD.
388	"	Rosswein	8	41 138	344	283	336	900 909	292 475	1 424	116 581	10 883	10 400	BZ. ZR.
389	"	Nassau	8	10 251	765	86	764	1 474 932	177 275	3 534	197 825	6 594	8 913	BD.
390	"	Nossen	8	37 406	250	153	260	632 229	235 750	3 361	227 111	3 254	10 641	BZ. ZR.
391	"	Rosenthal	8	18 399	183	266	1 100	1 446 507	257 310	2 461	205 166	4 783	12 084	BD.
392	"	Wittenberg	8	3 590	3 100	753	2 897	157 576	159 750	292	202 127	8 067	14 532	
393	"	Ulm	8	12 024	3 707	694	1 501	338 872	210 750	3 189	127 745	14 104	9 668	GD.
394	"	Brünn	8	37 601	595	17	242	943 284	304 200	3 813	358 215	2 623	12 814	
395	"	Pilsen	8	38 866	1 065	282	713	736 897	303 000	597	146 296	10 167	9 887	GD. BZ. Z
396	"	Coburg	8	33 078	2 068	494	619	696 223	281 750	861	225 768	6 932	9 427	
397	"	Erfurt	8	34 398	448	422	266	622 814	224 000	4 317	256 343	5 202	10 895	BZ. ZR.
398	"	Dessau	7	14 826	2 169	470	1 722	403 987	197 000	1 582	292 611	4 932	12 465	GD.
399	"	Torgau	7	6 610	3 076	621	2 345	252 861	160 750	322	114 265	14 082	9 445	GD. BD.
400	"	Deutschland	7	3 869	3 292	677	2 557	161 441	152 250	958	142 473	10 739	9 371	GD.
401	"	Hörde	7	45 186	475	291	322	800 312	309 750	1 303	172 395	10 137	7 759	BZ. ZR.
402	"	Witten	7	42 583	296	242	352	781 800	284 250	1 209	182 533	2 806	10 521	
403	"	Bochum	7	14 953	4 222	832	1 683	407 566	239 500	720	171 292	6 177	12 976	GD.
404	"	Neuss	7	16 007	2 145	650	1 049	675 583	241 775	2 033	192 697	7 680	9 420	BD. KP.
405	"	Gladbach	7	27 999	2 775	380	891	665 042	328 750	1 886	284 866	1 981	11 791	GD.
673	"	Montevideo	6	13 760	4 080	1 286	320	408 864	239 665	1 214	107 998	1 429	3 932	ACh. DCh. ChZ
674	"	Michigan	6	15 580	6 853	1 641	371	458 940	297 800	2 987	137 442	3 424	3 939	
675	"	Schwanfild	6	4 910	2 293	740	213	155 975	120 825	2 252	115 108	1 683	3 476	DCh. ACh
676	"	Milwaukee	6	18 675	7 483	1 983	396	544 541	346 500	953	92 928	—	5 517	
677	"	Caracas	6	8 597	3 756	1 294	267	257 229	177 800	2 114	153 157	—	6 223	
678	"	Providence	6	18 351	3 736	1 174	394	583 183	267 800	1 456	123 281	—	5 612	ChZ. DCh. ACh
679	"	Bogota	6	15 305	7 072	1 880	425	445 741	292 125	394	110 991	—	6 344	DCh. ACh
680	"	New-Haven	6	22 139	60	—	595	305 822	181 950	640	114 619	—	5 855	
681	"	Rochester	6	38 560	33	—	1 078	548 835	336 000	321	90 959	—	4 545	HF.
682	"	Newark	6	4 022	50	—	120	53 586	35 100	426	84 632	—	4 177	
683	"	Valparaiso	6	12 376	5 521	1 398	319	364 696	238 500	449	113 621	—	5 960	DCh. ACh
495	"	Bahia	3	35 998	255	53	559	1 109 308	313 180	876	105 183	2 099	2 377	RtzFl.
496	"	Cuba	3	22 442	1 072	546	928	533 904	221 950	811	133 245	1 249	2 674	LCh. GlG.
497	"	Havaña	3	28 537	114	202	927	862 570	288 750	1 777	134 870	3 395	2 619	GlG. ChZ.
498	"	Kansas	3	21 174	2 160	1 275	2 027	612 564	261 450	310	84 189	3 570	2 703	
499	"	Kentucky	3	45 658	435	290	1 519	1 452 001	444 250	365	81 900	3 969	2 482	GlG.
500	"	Memphis	3	35 024	334	104	654	1 062 961	312 850	556	83 272	2 330	2 306	RtzFl. DCh
501	"	Prairie	3	24 909	—	4	148	597 812	179 500	964	96 104	932	2 890	LCh.
502	"	Quebec	3	42 140	84	37	384	1 102 267	348 500	2 239	129 338	3 692	2 309	LCh. GlG.
503	"	Santiago	3	35 721	—	—	210	851 770	278 250	1 293	143 834	1 281	2 672	LCh.
504	"	Tennessee	3	22 887	8	12	129	491 707	188 250	1 021	118 764	886	2 680	
505	"	Utah	3	44 473	303	195	528	1 120 407	374 250	385	104 063	3 508	2 903	LCh. GlG.
506	"	San Francisco	3	37 469	301	269	1 233	1 167 066	371 500	302	67 228	624	2 315	GlG.
376	K. IIIb.	Ischl	8	40 954	—	15	129	881 180	305 450	4 029	281 524	1 851	12 038	RCh.
377	"	Essen	8	28 554	178	27	382	883 292	275 500	3 379	261 315	2 798	11 028	ChZ. ZH.
378	"	Gastein	8	27 753	818	80	357	794 358	214 750	4 082	272 355	4 087	11 308	LZ. ZH.
379	"	Ragatz	8	44 155	—	15	130	961 016	329 750	2 804	193 801	3 775	10 883	RCh.
380	"	Pfäffers	8	18 015	235	421	772	895 186	217 000	3 852	226 982	7 013	8 943	ZH. LZ.
381	"	Wildbad	8	30 696	26	15	93	737 322	223 000	4 034	257 176	1 576	9 347	RCh.
382	"	Genua	8	38 938	—	14	101	826 534	289 750	3 969	221 770	3 501	10 654	
421	"	Stolpen	6	50 546	140	3	319	1 108 307	386 000	1 724	203 950	2 705	7 754	
422	"	Neustadt	6	44 174	—	—	266	901 145	332 500	2 232	237 389	2 415	8 477	
423	"	Ebersbach	6	48 027	68	625	400	1 096 502	384 500	2 104	189 799	6 692	5 045	
424	"	Eybau	6	29 437	217	—	189	716 976	213 850	1 694	297 547	1 744	9 701	
425	"	Colditz	6	30 959	268	468	525	952 152	288 500	1 730	213 226	3 995	5 170	ZH. ChZ.
426	"	Bockau	6	37 989	119	452	329	916 489	293 000	1 007	188 561	4 231	5 470	
427	"	Dohna	6	43 027	104	605	305	940 595	350 750	1 930	177 194	4 493	4 659	
428	"	Eibenstock	6	62 675	180	819	528	1 436 480	504 500	511	198 047	3 398	6 387	
429	"	Geyer	6	36 574	34	498	301	818 494	291 000	1 688	207 088	4 041	5 526	
430	"	Grünthal	6	30 129	97	—	210	772 663	219 250	1 949	211 972	2 738	8 432	

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2. Kategorie der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	5.–11. Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogrm.)	Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	12.–14. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	15. Bemerkungen. Die Lokomotiven: liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden (Tage.)
K. IIIb.	Herrnhut	6	62 328	211	—	401	1 374 011	457 500	1 728	263 208	2 108	10 140	ZH. ChZ.	43
"	Kohren	6	13 681	933	199	302	397 290	129 100	305	159 170	2 422	6 257	LZ. ZH.	19
"	Hartha	6	50 177	85	2	148	1 114 325	378 250	2 866	260 165	1 870	9 622	RCh.	65
"	Brandis	6	16 541	199	387	637	880 805	217 250	1 812	248 081	3 011	7 530	LZ. ZH.	77
Schw.IIIb.	Boston	7	26 657	776	1 163	870	399 823	227 000	619	205 133	5 031	7 499	RE.	16
"	Chicago	7	30 390	968	932	1 561	968 751	361 400	1 007	214 024	3 810	8 008	WW.	38
"	Jackson	7	13 125	342	414	476	292 161	125 250	2 094	213 866	4 251	8 044	WW. RE.	97
"	Montreal	7	34 192	916	1 139	1 705	1 066 355	405 750	414	239 697	4 196	7 914	WW.	3
"	Brooklyn	7	13 021	432	580	365	201 632	118 250	2 527	209 111	4 488	6 971	RE. ZFÖ.	69
"	New-York	7	28 919	568	876	1 281	910 268	316 000	649	143 620	5 517	7 314	WW.	1
"	Philadelphia	7	30 982	830	1 027	1 680	965 742	354 700	790	222 145	4 703	7 613		17
"	Richmond	7	17 391	478	524	362	293 706	144 500	2 741	241 221	3 322	6 894	RE.	129
"	Washington	7	9 621	340	332	427	259 118	99 350	3 279	189 173	5 342	6 841	WW.	116
"	Cincinnati	7	46 572	383	—	121	863 427	337 500	729	267 244	2 407	7 758		67
"	Albany	7	27 008	675	1 190	828	388 267	254 000	704	203 713	3 572	8 482	RE.	26
"	Baltimore	7	22 835	778	978	670	328 312	214 750	967	211 112	3 887	7 328		29
"	Buffalo	7	22 299	518	1 013	699	325 918	201 750	3 296	213 023	5 026	7 851		75
"	Charleston	7	32 096	824	1 018	1 442	1 015 485	369 600	945	191 646	5 927	7 395	WW.	18
"	Cleveland	7	19 646	743	952	586	271 815	182 000	2 632	163 406	4 665	6 158	RE.	88
"	Detroit	7	5 344	72	231	80	85 873	50 750	2 111	220 616	5 959	7 521	ZFÖ.	138
"	St. Louis	7	50 470	320	—	192	918 357	374 500	962	213 863	2 338	8 001	RE.	38
"	Mobile	7	34 679	123	1 619	453	610 064	319 975	1 789	218 162	4 372	7 120	ZFÖ.	65
"	Louisville	7	39 815	173	1 744	528	711 414	371 750	1 016	223 441	3 797	7 444		38
"	New-Orleans	7	23 137	418	—	61	436 844	175 250	1 999	186 416	4 524	6 622	RE.	102
"	Ottawa	7	29 504	460	139	157	493 700	224 500	539	198 586	3 870	6 793		35
"	Pittsburg	7	27 596	81	1 201	362	447 309	247 750	603	220 728	4 647	6 341	ZFÖ.	115
"	Madison	5	25 336	166	658	823	564 559	242 250	925	112 213	—	3 194		49
"	Maine	5	28 325	675	1 043	653	571 729	251 500	1 321	121 145	—	3 636		59
"	Merida	4	28 792	401	824	872	627 675	289 500	928	127 684	—	2 569		49
"	Margarita	4	31 342	289	1 002	686	656 531	254 750	1 071	50 804	—	1 140		44
"	Minnesota	4	34 898	378	1 200	789	710 159	320 200	916	130 705	—	3 163		38
"	Montana	4	34 845	318	1 236	820	711 778	330 450	970	112 716	—	3 504	GlW. LCh.	51
"	Madeira	4	28 014	304	706	875	622 389	257 000	1 202	64 300	—	2 440		59
"	Maldonado	4	35 866	506	942	1 065	804 367	325 250	306	48 242	—	1 670		—
"	Martinique	4	34 936	225	1 289	878	734 778	298 500	360	84 052	—	3 070		31
"	Mendoza	4	30 430	309	528	1 154	738 943	284 550	774	134 892	—	3 172		31
IIsch.IIIb.	Alabama	4	17 429	799	300	366	383 240	193 750	423	131 003	1 246	4 692	DCh.	9
"	Carolina	4	44 016	492	391	1 279	1 291 162	443 750	1 840	138 807	4 273	3 936	GlG. LCh.	47
"	Dakota	4	28 712	471	309	227	622 623	275 500	1 938	134 780	1 586	4 755	DCh.	36
"	Erie	4	43 412	398	445	207	977 758	458 500	806	145 206	1 125	4 678		23
"	Georgia	4	19 559	2 171	1 193	1 876	569 414	264 000	1 002	108 343	5 625	3 480	GlG. ChZ.	18
"	Halifax	4	42 079	368	416	372	933 062	424 000	1 187	125 190	1 805	4 210	DCh.	17
"	Jersey	4	42 091	332	409	294	957 108	376 250	1 237	160 514	1 163	4 228		41
"	Kensington	4	23 972	290	77	535	711 015	258 750	574	122 272	3 119	4 621	RtzFl.	12
"	Lima	4	23 589	754	106	470	750 587	229 750	1 152	147 988	2 256	3 139	LCh. LZ.	81
"	Mexico	4	8 117	124	38	315	220 402	86 800	1 014	108 666	2 783	4 768	RtzFl.	22
"	Mississippi	4	31 179	1 635	198	851	1 011 087	319 500	377	133 947	2 400	3 852	LCh. LZ.	19
"	Missouri	4	18 389	1 890	1 146	1 750	527 829	244 500	1 592	93 813	4 932	3 155	GlG. ChZ.	31
"	Nevada	4	25 201	1 268	156	653	888 889	264 350	845	88 307	1 020	2 172	LCh. LZ.	68
"	Ohio	4	42 032	210	84	744	1 273 437	411 750	439	111 110	2 751	3 939	RtzFl. DCh.	12
"	Panama	4	16 635	1 207	823	1 414	490 944	202 250	1 258	105 980	4 621	3 820	GlG. ChZ.	31
II. III.	Saxonia	26	287	329	304	1 959	6 020	98 625	838	504 714	—	66 849	DCh. GD. NB.	35
"	Bavaria	26	20 303	677	243	576	2 326 826	281 650	601	568 750	—	59 458	BD.	48
"	Iris	26	214	206	415	3 090	5 529	116 500	277	597 805	—	66 687	GD.	3
"	Löwe	26	4 648	1 102	281	1 277	204 090	111 750	538	555 276	—	60 329	BZ.	29
"	Jaguar	26	316	10	202	2 295	23 122	100 950	600	493 876	—	61 466	BD.	28
"	Mittweida	26	451	418	270	3 503	5 939	161 625	383	622 960	—	55 071	DCh.	17
"	Biber	25	5 944	356	196	1 139	419 184	112 350	453	674 296	—	59 273	BD. DCh.	38
"	Wallross	25	15 326	920	219	1 206	1 607 183	260 325	515	573 885	—	52 570	BD.	51
"	Drache	25	578	1 059	319	3 262	24 590	211 000	377	575 493	—	51 639	LZ. GP.	9
"	Altenburg	25	150	150	306	2 268	4 012	105 700	2 502	547 428	—	46 899	GD.	95
"	Werdau	25	28	20	268	3 434	507	157 750	940	599 083	—	56 641		47
"	Ostrau	25	916	287	657	2 665	31 380	149 300	921	564 283	—	50 160	LZ.	51
"	Plauen	24	540	407	580	2 942	16 211	205 250	699	498 581	—	52 889	RCh. LCh. ChZ.	30
"	Pleisse	24	13 496	289	177	416	1 501 809	197 800	3 747	524 962	—	51 157	BD.	143
"	Mulde	24	11 119	1 516	649	1 785	504 727	205 750	1 233	541 490	—	59 408	BZ.	50
"	Stauchitz	24	5 729	580	178	1 129	223 116	142 150	463	595 631	—	51 958	LZ.	45

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
No.	Kategorie	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen: Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt)
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogrm.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
77	II. III.	Oberlichtenau	24	4 970	376	525	2 132	176 331	168 500	342	578 617	—	47 582	LZ.
78	"	Ernstthal	24	11 884	320	385	1 883	217 266	218 500	1 519	522 891	—	54 538	NB.
229	"	Bastei	24	627	—	326	4 005	46 978	169 950	309	313 995	—	55 675	BD.
240	"	Lilienstein	24	854	470	326	2 054	28 596	102 750	2 381	213 180	—	48 478	BZ. GD.
241	"	Spree	24	681	384	93	693	19 083	46 250	8 483	398 079	—	61 069	ZL. GD. ZWEL
242	"	Neisse	24	11 584	888	139	821	1 065 868	179 325	2 295	547 782	—	73 242	BD.
5	"	Hirsch	23	504	448	263	3 176	7 410	141 250	431	531 452	—	50 787	DCh.
6	"	Adler	23	57	11	162	1 874	863	86 625	800	497 117	—	43 250	
10	"	Tiger	23	722	270	205	2 583	64 456	129 750	1 065	498 389	—	43 499	BD.
79	"	Erlau	23	430	427	842	2 686	12 409	163 250	1 556	550 795	—	42 685	ChZ. NB.
80	"	Lichtenstein	23	1 011	949	326	3 058	32 839	205 300	395	539 867	—	45 568	LZ.
81	"	St. Egidien	23	495	553	662	3 103	12 966	191 000	345	483 205	—	45 181	RCh. ChZ.
243	"	Atalante	23	1 495	137	294	3 218	150 076	167 880	979	220 519	—	52 652	BD.
244	"	Pillnitz	23	11 577	1 907	367	1 100	263 178	127 750	945	429 316	—	50 477	ZWEL. BZ. ZL.
245	"	Gravenstein	23	26 317	1 068	248	1 714	574 558	197 500	948	466 304	—	62 412	ZL. ZWEL
246	"	Friedland	23	24 728	1 447	858	2 248	577 166	262 650	447	514 081	—	63 065	ZWEL. BZ
337	"	Hammerstein	23	2 449	1 233	159	735	53 849	42 400	4 134	471 816	—	52 551	ZWEL. ZB
82	"	Glauchau	22	419	340	514	1 668	10 450	111 050	982	589 438	—	46 532	DCh. ChZ
83	"	Schönburg	22	300	736	246	2 532	9 181	154 750	635	531 410	—	45 893	LZ. GP.
84	"	Meerane	22	216	757	284	2 943	4 907	190 600	540	542 428	—	42 338	LZ.
85	"	Hohenstein	22	4 464	366	461	2 006	86 594	157 250	2 075	554 690	—	45 578	NB. ChZ.
247	"	Mercur	19	13 394	956	515	2 002	307 672	169 650	1 578	448 609	21 541	41 781	ZWEL. BZ. GD
248	"	Uranus	19	5 181	302	333	2 346	103 258	135 625	1 407	452 682	19 345	37 728	ZL. GD.
258	"	Bodenbach	18	19 759	40	235	545	2 277 416	282 100	2 921	293 533	24 451	29 340	BD.
259	"	Venus	18	662	544	394	2 615	20 860	126 000	857	439 213	16 247	38 864	GD.
260	"	Tellus	18	13 076	850	451	907	248 348	121 500	3 058	408 318	23 107	31 949	ZWEL. ZL
261	"	Pallas	17	27 801	359	266	590	326 181	226 000	2 779	432 138	20 039	36 875	ND. KP.
262	"	Ceres	17	18 108	747	281	629	709 682	179 475	1 730	312 048	23 540	30 614	ND. BD. KI
263	"	Vesta	17	18 630	235	178	368	224 532	146 450	2 374	347 615	23 859	31 843	ND. KP.
338	"	Ehrenstein	17	22 644	645	302	1 532	495 492	187 850	1 491	505 171	18 039	38 591	ZL. ZWEL
118	"	Treuen	16	6 131	5 815	3 383	28	172 823	163 750	1 302	403 626	19 762	16 657	RE.
119	"	Lengenfeld	16	2 971	2 366	340	2 936	106 992	179 000	404	315 877	22 005	15 976	ZH. RE.
120	"	Auerbach	16	11 844	1 549	552	1 079	598 148	169 000	2 779	342 860	25 754	17 314	
121	"	Falkenstein	15	15 092	731	663	1 462	827 949	212 250	2 195	331 855	21 355	16 326	LZ.
122	"	Oelsnitz	15	15 385	831	260	1 284	940 544	199 000	1 985	390 978	15 087	14 289	
123	"	Schöneck	15	9 952	5 045	2 278	554	378 815	207 750	544	377 646	17 020	17 063	LZ. RE.
124	"	Adorf	15	11 363	1 552	311	949	692 845	166 500	1 647	321 019	17 259	18 127	LZ. ZH.
125	"	Neukirchen	15	3 180	2 978	384	2 905	109 386	196 900	505	292 514	18 254	16 127	
126	"	Elster	15	3 079	3 164	1 175	3 556	103 249	202 000	314	369 613	14 456	18 438	ZH.
127	"	Brambach	15	2 697	2 315	329	2 815	100 041	195 250	504	370 416	18 158	17 217	
128	"	Franzensbad	15	12 477	1 248	665	1 055	782 765	197 500	1 723	359 025	20 002	16 375	LZ. RE.
129	"	Eger	15	3 389	2 968	340	2 879	118 597	202 000	374	365 142	17 269	18 987	ZH.
130	"	Bayreuth	15	6 748	2 044	327	317	202 767	106 600	656	404 982	11 587	16 741	
131	"	Amberg	15	6 347	6 122	528	2 971	218 657	273 500	769	440 777	13 118	19 430	GIG.
132	"	Voigtland	15	11 673	421	242	878	716 325	155 600	2 445	460 359	13 165	18 166	LZ.
133	"	Osterland	15	27 178	238	—	397	1 965 534	287 800	5 762	364 781	20 221	16 030	
134	"	Landshut	15	14 271	4 115	440	1 308	763 492	226 950	628	376 595	14 835	17 592	LZ. ZH.
135	"	Passau	15	16 838	1 358	486	1 692	960 049	248 850	1 398	426 886	10 313	19 700	
136	"	Linz	15	6 539	6 105	3 501	22	181 212	180 000	1 664	446 915	8 996	20 031	RE.
264	"	Odin	15	18 490	844	418	821	1 586 148	272 380	1 577	408 204	16 190	32 900	BD. BZ. GI
265	"	Thor	15	24 351	4 153	869	1 631	547 105	298 650	868	384 343	13 644	29 457	ZWEL. KP
266	"	Baldur	15	5 874	229	70	171	665 007	83 050	6 489	419 806	13 984	28 899	BD.
267	"	Freia	15	24 006	1 887	594	1 495	436 811	203 225	769	420 584	14 984	32 029	ZWEL.
268	"	Iduna	15	16 788	1 383	408	1 558	334 759	172 500	1 410	389 688	19 653	32 461	
339	"	Mandau	15	24 673	922	304	1 753	543 445	210 000	2 271	452 251	14 276	32 159	ZL. ZWEL
269	"	Atlas	14	28 392	357	363	846	3 235 628	367 150	401	313 369	12 755	27 725	BD.
270	"	Vulcan	14	27 119	320	385	751	3 066 164	383 260	806	288 552	13 650	27 951	
271	"	Titan	13	20 734	4 172	576	1 218	1 025 586	348 900	1 586	378 312	12 196	23 598	KP. BD.
272	"	Cyclop	13	19 628	242	293	546	2 217 984	230 400	4 663	319 036	9 157	22 351	
273	"	Amazone	13	27 389	312	378	815	3 097 072	365 600	428	238 188	16 821	25 805	BD.
274	"	Carl der Grosse	13	21 071	689	351	677	2 184 033	296 700	1 743	361 526	12 013	24 355	
275	"	Centaur	13	29 132	128	386	771	3 304 002	350 600	362	312 065	16 394	24 286	
276	"	Gigant	13	19 047	3 048	446	685	1 151 880	284 100	1 960	271 426	9 545	25 279	BD. KP.
277	"	Triton	13	13 933	271	166	417	1 555 001	200 900	2 325	297 031	9 785	24 143	
278	"	Boreas	13	26 481	81	341	1 051	3 033 660	362 850	361	327 578	15 479	25 605	BD.
279	"	Argo	12	15 521	58	157	634	1 685 564	229 850	4 009	315 693	15 116	20 130	
280	"	Jason	12	28 675	3 479	1 007	936	547 998	354 850	1 040	260 165	16 705	21 248	BS. KP. BI

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Lokomotiven-Reserve-	Lokomotiven-Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	verbraucht Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung im Rangirdienste geleistet	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	Bemerkungen. Die Lokomotiven haben in Reparatur gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogrm.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tage.
II. III.	Hochwald	12	19 314	1 179	709	1 824	432 476	224 350	1 159	400 999	9 379	28 068	ZWEL. BZ.	56
	Lausche	12	20 898	4 292	707	1 365	741 841	335 050	1 585	426 326	9 610	26 893	BZ. KP. BD.	42
W. III.	Phönix	28	3 203	1 000	296	2 784	134 241	155 450	439	566 725	—	66 594	LZ.	26
"	Büffel	28	2 251	575	275	2 292	97 274	136 500	3 010	554 977	—	68 151		67
"	Salamander	28	2 727	822	248	1 821	116 025	122 500	616	521 526	—	74 297	LZ. ZH. SZ.	92
B. III.	Leipzig	25	18	—	252	2 064	328	141 000	744	459 762	—	54 866	LRD.	29
"	Zwickau	25	3	30	282	2 223	6	151 500	1 186	475 620	—	45 555		68
"	Hof	25	98	14	307	2 336	2 415	169 580	418	505 024	—	46 858		11
B. IIIa.	Waldheim	27	7 374	2 569	997	752	210 883	115 500	441	502 420	—	53 959	GD.	13
W. IIIa.	Breslau	27	6 017	5 213	2 086	1 350	250 885	165 750	1 005	352 820	—	76 475		33
"	Wöhlert	27	4 869	4 688	1 781	1 112	209 472	156 750	2 535	312 294	—	77 368		101
H. IIIa.	Goethe	27	2 297	2 289	1 113	644	101 064	77 650	195	413 116	—	67 983		—
"	Eisenach	27	5 532	4 766	1 900	1 200	231 523	166 750	1 762	452 359	—	75 811		69
K. III.	Borsdorf	14	18 418	875	382	879	475 619	205 500	1 463	358 349	—	24 106	LDD. NB.	75
"	Leisnig	14	8 765	426	688	949	178 262	119 900	2 927	289 876	—	20 249		112
"	Deutschenbora	14	29 834	400	691	1 307	662 587	303 750	1 287	350 199	—	21 247	LDD.	46
"	Grossbothen	14	21 089	1 147	690	664	517 129	217 550	2 556	267 928	—	18 596	LDD. NB. EIN.	55
"	Lichtenberg	14	31 304	713	658	760	705 636	313 045	1 909	362 301	—	21 562		84
"	Grimma	14	30 691	1 948	1 386	1 013	727 382	312 750	594	339 327	—	24 751	LDD.	18
"	Tanndorf	14	2 785	696	113	174	68 776	39 500	6 329	346 176	—	21 677	LDD. NB. LRD.	253
"	Sayda	14	7 513	1 015	430	294	159 864	94 250	5 215	352 822	—	21 808	LDD. EIN. NB.	105
"	Grossenhain	14	2 811	811	907	2 037	82 278	127 525	1 382	398 483	—	27 864	EIN. NB. DCh.	46
"	Zella	14	30 372	642	579	793	692 469	299 000	2 311	317 141	—	21 261	NB. LDD.	94
"	Pest	13	16 050	867	602	572	362 247	164 500	4 330	354 146	—	20 702	LDD.	146
"	Priestewitz	13	26 605	87	439	816	633 925	245 000	4 026	418 226	—	23 901		96
"	Coswig	13	29 297	436	666	1 297	651 615	274 350	1 105	344 940	—	24 603		40
"	Mannheim	13	27 495	217	477	953	673 005	246 250	2 522	396 533	—	23 137		71
"	Dortmund	12	30 577	546	797	742	682 480	290 250	5 133	363 383	—	18 819	NB. LDD.	92
"	Minden	12	24 262	405	533	692	538 649	229 250	3 752	243 190	—	15 597	LDD. NB.	94
"	Gotha	12	29 570	948	536	739	667 128	280 250	2 807	372 326	—	18 017	NB. LRD. EIN.	101
"	Aachen	12	20 957	1 168	890	725	482 135	212 500	3 479	300 290	—	20 355	LDD.	123
"	Giessen	12	36 890	783	722	922	820 882	349 100	1 385	327 333	—	18 286	NB. LDD. EIN.	39
"	Ortrand	12	29 904	531	695	1 269	693 404	301 750	1 578	285 408	—	16 338	LDD.	46
"	Moldau	6	23 057	723	539	771	533 033	250 750	2 582	138 540	—	6 964	LDD. NB.	117
"	Ruhland	6	15 990	384	710	1 355	397 086	207 500	2 234	141 548	—	8 628	LDD. EIN. NB.	96
"	Kohlfurt	6	28 466	1 624	1 251	1 007	654 632	299 000	1 069	188 662	—	10 245	LDD.	49
"	Triebisch	6	26 349	1 937	1 022	943	629 570	304 600	2 608	191 240	—	9 979		78
"	Esslingen	6	28 523	729	560	690	662 267	276 325	3 031	149 175	—	10 024	NB. LDD.	95
"	Lohmen	5	29 087	70	525	915	673 355	289 000	1 265	131 316	2 888	7 206	LDD.	48
"	Gmunden	5	29 907	221	537	926	712 798	316 250	1 027	129 442	2 959	6 924		59
"	Gratz	5	23 684	376	419	715	589 677	233 500	3 295	137 902	3 100	6 029		100
"	Miltitz	5	26 536	732	530	783	596 761	301 000	1 148	103 850	3 335	5 558	LDD. NB. EIN.	22
Schl. III.	Heidelberg	5	29 392	275	7	374	1 990 839	310 000	3 148	107 783	—	9 519	LZ.	87
"	Cassel	5	2 205	539	215	1 416	80 685	97 700	2 714	61 290	—	7 003	LZ. ZH.	106
"	Falkenau	5	8 639	1 484	318	1 594	455 157	190 500	964	53 217	—	6 509		20
"	Frankenstein	5	18 921	691	102	759	1 222 523	293 750	3 652	89 036	—	6 658		120
"	Wolfsgefärth	5	20 534	657	30	338	1 359 102	243 000	4 786	102 669	—	6 716	LZ.	149
"	Weischlitz	5	27 157	275	10	381	1 820 562	309 250	4 127	88 946	—	6 302		104
"	Berga	5	34 060	725	1 100	485	1 029 111	332 800	767	59 836	—	12 069	ZFÖ. LZ.	7
"	Elsterberg	5	10 866	757	188	1 577	648 721	198 270	3 321	52 644	—	6 568	LZ. ZH.	57
II. VII.	Euler	12	1 374	306	473	2 843	55 506	165 250	1 640	244 506	10 555	14 540	EIN.	47
"	Mariotte	12	1 345	402	447	1 937	33 084	130 700	287	228 678	8 637	13 566	GlW. ChZ.	18
"	Abrah. Werner	12	31 547	742	498	857	558 409	325 350	911	264 991	11 187	24 854	BS.	30
"	Heinrich Cotta	12	33 332	609	710	955	594 336	359 350	2 312	219 746	6 289	25 729		57
"	Wittekind	11	29 250	560	832	879	528 587	277 450	2 580	211 884	6 075	21 414		98
"	Friedr. d. Weise	11	25 671	651	223	739	455 520	276 400	3 642	210 653	6 218	20 174		116
"	Kurfürst Moritz	11	36 077	515	885	920	634 501	369 950	1 020	269 646	10 720	20 956		35
"	August d. Starke	11	28 241	590	633	669	504 696	290 800	2 300	292 736	9 711	19 436		71
"	Keppler	6	18 895	4 979	1 311	327	797 732	315 900	1 679	83 748	—	5 394	RHCh. LCh.	35
"	Watt	6	17 442	7 232	1 610	445	342 648	308 750	1 534	80 175	—	5 199	DCh.	52
"	Fulton	6	17 666	7 157	1 742	507	326 606	304 250	1 138	82 455	—	5 619		66
"	Leibnitz	6	26 627	1 411	408	1 217	664 697	354 250	658	90 699	—	5 575	ZFÖ.	35
"	Siegfried	6	14 538	566	689	1 004	335 100	185 050	1 043	79 328	—	6 309	WA.	93
"	Breithaupt	6	11 466	4 661	1 186	290	223 882	212 000	1 285	76 734	—	4 810	DCh.	21
"	Humboldt	6	19 412	439	840	1 316	425 070	246 550	1 029	79 942	—	5 503	WA.	25
"	Bernoulli	6	21 704	5 573	1 345	398	939 548	326 500	1 131	94 695	—	4 952	RHCh. LCh.	18
"	Liebig	6	17 957	7 361	1 774	432	345 344	308 750	1 310	99 745	—	5 059	DCh.	48

† Die Lokomotive Nr. 227 wurde im Monat August zerschlagen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
No.	Kategorie	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet					verbraucht		Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung			Bemerk
				Lokomotiven-				Wagenachsen-	Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Die Loko liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblat
				Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-							
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogrm.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
660	II. VII.	Schill	5	8 170	41	280	561	176 214	98 050	806	42 289	—	5 964	WA.
661	"	Volta	5	28 927	1 372	438	1 133	722 674	371 500	773	93 274	—	5 675	ZFÖ.
662	"	Blücher	5	10 893	2 536	771	226	442 354	161 500	1 203	64 891	—	5 204	RHCh. LC
671	"	Hengist	4	11 049	4 288	302	515	348 125	199 200	420	76 214	2 796	4 020	ZFÖ. SZ. Z
672	"	Horsa	4	30 930	1 668	448	1 180	753 188	412 240	347	83 450	2 683	4 475	ZFÖ.
182	Schw. VII.	Otto d. Reiche	11	5 431	4 651	530	543	140 913	162 750	2 020	236 395	5 995	16 770	RtzFl.
183	"	Friedr. d. Streitb.	11	1 071	309	335	2 272	33 280	123 750	1 980	221 229	6 634	18 558	RCh. ElN
184	"	Albrecht d. Beh.	11	4 017	1 040	578	1 006	117 262	114 700	2 090	266 185	7 433	19 653	LRD. ChA
185	"	Luther	11	8 894	5 626	1 032	844	320 375	267 750	2 523	250 781	9 627	15 589	RtzFl. RHC
186	"	Stephenson	11	4 810	5 083	1 154	1 321	93 739	136 500	2 381	175 899	14 280	17 911	ElN.
187	"	G. E. Lessing	11	5 957	4 831	554	1 069	142 059	217 650	2 059	203 452	7 442	17 624	RtzFl.
188	"	Haus Wettin	11	236	206	278	1 730	7 132	95 250	2 623	237 180	9 825	17 487	RCh. LRI
189	"	Herschel	11	1 366	164	601	2 931	52 373	179 950	738	187 653	8 277	16 155	RCh. ElN
190	"	Melanchton	11	1 876	1 733	711	3 057	47 621	238 450	1 129	162 345	5 446	17 703	DCh.
191	"	Barb. Uttmann	11	579	227	393	2 527	18 422	132 450	567	101 869	10 703	17 982	RCh. LRI
60	II. V.	Reichenbach	21	21 269	261	11	410	1 222 172	278 350	3 258	573 864	10 412	45 386	LCh. ChZ
61	"	Hamburg	21	20 164	1 065	418	255	1 137 855	338 750	967	546 464	10 400	43 379	DCh. LRI
62	"	Magdeburg	21	32 752	575	198	1 034	2 113 323	539 650	973	454 095	9 507	53 040	RtzFl.
63	"	Gebhardsberg	21	32 202	147	8	563	2 421 010	496 250	1 731	555 004	9 204	46 326	LCh. LZ
90	"	Nürnberg	21	26 660	53	2	488	1 563 323	391 250	659	582 961	11 251	42 472	RCh. LCh
91	"	Reuth	21	23 408	12	18	482	1 350 849	326 950	1 250	436 606	10 267	56 811	ChZ. GlG
92	"	Bremen	21	13 994	457	359	494	736 870	212 750	670	519 043	12 629	44 139	DCh. GD
93	"	Frankfurt	21	19 636	996	162	613	896 324	224 850	1 606	499 962	10 626	43 729	ZL. BZ. Z
94	"	Crimmitschau	21	26 723	997	190	777	1 195 068	286 100	783	472 993	13 529	43 368	
95	"	Bamberg	21	21 948	2 616	371	522	935 885	276 750	1 001	560 467	13 088	40 206	BZ. ZL. Z
7	"	Falke	19	29 405	—	4	552	1 724 251	417 020	2 393	474 821	12 149	38 107	ChZ. GlG
8	"	Schwan	19	15 984	304	7	331	911 515	250 900	4 006	622 194	11 050	32 569	RtzFl. LCh.
9	"	Bär	19	9 562	445	227	225	532 824	150 750	4 610	572 209	13 267	25 205	DCh.
103	"	Regensburg	19	28 054	253	—	453	1 695 011	422 100	2 016	582 613	12 354	34 472	RtzFl. DC
104	"	Salzburg	19	33 076	87	—	342	1 973 819	416 250	1 766	581 043	15 068	36 790	DCh.
251	"	Granaten	19	10 398	216	1 257	2 804	526 090	201 500	969	333 647	18 438	41 003	GD.
252	"	Edle Krone	19	12 722	11 353	1 859	148	332 346	439 000	1 274	306 904	15 261	37 437	DCh.
253	"	Silberblick	19	1 191	303	210	1 673	51 953	81 625	3 623	312 530	17 765	35 730	GD. DCh
105	"	Innsbruck	18	19 840	1 044	48	456	905 873	213 000	4 822	436 608	6 970	26 414	ZL. BZ. Z
106	"	Augsburg	18	34 669	—	—	362	2 205 396	506 350	2 385	531 404	8 365	36 175	DCh.
107	"	Würzburg	18	34 117	27	9	618	1 928 281	444 400	2 529	560 447	9 991	30 182	RCh. LCh
254	"	Himmelfahrt	18	11 322	9 832	1 615	165	292 949	381 750	1 057	359 587	12 512	41 171	
255	"	Goldne Pforte	18	13 245	11 649	1 973	153	346 420	450 640	1 117	412 662	13 380	36 593	DCh.
256	"	Freudenstein	18	10 124	4 338	744	152	393 630	251 000	5 460	432 497	13 880	41 138	
138	"	Neumark	15	23 315	304	82	412	1 131 226	306 250	1 119	426 442	10 195	20 692	
139	"	Netzschkau	15	36 928	302	—	260	1 589 268	461 750	757	530 903	5 414	24 951	ZH. RE.
140	"	Herlasgrün	15	22 411	72	—	196	956 485	298 500	618	463 078	10 398	24 057	
141	"	Heidelspitz	15	30 282	212	22	254	1 324 466	404 800	2 154	522 805	8 287	22 311	
142	"	Mehltheuer	15	43 614	171	5	352	2 031 396	565 500	510	500 351	11 772	20 066	RE.
143	"	Abendberg	15	35 308	270	17	338	1 531 377	431 250	1 686	454 427	10 703	26 669	ZH. RE.
144	"	Bellalp	15	16 083	170	4	147	719 538	209 500	1 835	463 605	11 690	21 114	
151	"	Bellhorn	15	27 718	585	600	412	1 529 661	428 850	1 328	463 233	6 570	29 982	DCh.
152	"	Birghorn	15	6 627	835	137	806	421 533	136 750	2 303	383 872	11 439	26 487	LRD. BD
154	"	Bötzberg	15	15 604	90	—	791	979 463	270 500	2 845	441 155	10 674	24 291	GlG.
155	"	Stockhorn	15	26 731	450	15	340	1 700 934	315 750	3 430	464 391	9 603	22 272	GD. KP.
156	"	Bundalp	14	20 092	747	213	365	1 004 656	335 350	729	353 321	14 443	23 788	KP.
158	"	Breithorn	14	21 142	667	246	356	1 168 830	262 250	3 758	385 033	13 795	23 250	DCh. ZL. B
159	"	Klausen	14	28 116	751	564	425	1 540 484	374 070	1 097	299 765	9 519	26 282	DCh.
162	"	Düdengrat	14	27 123	469	271	537	1 617 248	463 900	1 722	412 862	10 227	26 217	KP.
137	"	Sulzfluh	12	30 931	226	—	241	1 514 812	451 000	1 996	388 056	6 564	19 368	RE.
150	"	Feehorn	12	31 578	27	—	610	1 780 676	433 100	2 037	305 271	6 173	20 186	LCh. RCh
153	"	Mont Collon	12	20 422	378	161	401	1 188 559	306 650	3 548	348 885	7 614	21 557	KP.
157	"	Franzenshöhe	12	20 962	558	268	354	1 306 448	357 050	4 655	330 905	8 941	17 743	
160	"	Fornopass	12	35 866	17	8	305	1 550 477	451 800	1 719	378 480	7 004	16 269	RE. ZH.
161	"	Sattelhorn	12	23 013	1 326	3	312	1 300 156	357 600	1 302	319 609	6 659	20 782	GD. KP. E
177	"	Contoberg	12	13 540	2 695	233	2 409	899 373	254 400	724	187 726	9 359	21 196	BD. LRD
178	"	Glyshorn	12	21 205	1 106	375	1 020	966 451	268 585	542	330 524	9 019	25 054	ZL. BZ. Z
179	"	Untersberg	12	13 153	247	25	195	805 934	171 300	5 580	296 916	6 253	21 530	GD. KP.
180	"	Sustenhorn	11	11 511	2 105	206	1 863	691 488	208 615	3 770	184 743	12 129	17 864	BD. LRD
192	"	Mönch	10	26 618	1 936	31	484	844 580	425 260	1 694	304 788	5 651	19 909	BS.
287	"	Taunus	10	29 096	613	628	383	1 548 117	448 250	948	300 811	6 042	20 535	DCh.
288	"	Semmering	10	35 890	1 050	54	445	2 219 030	424 350	1 199	296 260	5 283	20 693	GD.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden Tage.
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogrm.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		
H. V.	Gotthard	10	20 750	1 654	342	912	1 161 991	314 530	453	216 636	6 191	19 984	BZ. GD. KP.	18
"	Simplon	10	29 585	941	59	361	1 757 145	341 950	2 567	302 606	4 984	21 218	GD.	83
"	Splügen	10	27 310	635	570	416	1 451 234	421 250	1 454	305 502	5 097	17 101	DCh.	45
"	Jungfrau	10	42 254	56	—	541	2 870 357	504 300	1 203	330 731	6 290	18 925	GD.	60
"	Spessart	10	24 335	1 593	407	968	1 379 465	364 100	1 572	311 291	6 813	18 349	GD. BZ.	22
"	Pöhlberg	9	25 315	3 167	165	417	1 082 948	452 350	341	240 593	4 262	18 849	BS. KP.	11
"	Pabststein	9	24 735	876	320	527	1 063 108	281 500	367	221 087	4 716	18 760	ZL. BZ. ZR.	3
"	Landskrone	9	16 173	789	246	718	987 912	231 890	3 576	264 687	3 561	17 825	GD. BZ.	92
"	Aetna	5	32 183	—	59	845	1 801 447	469 430	682	153 941	3 482	4 303	ZH.	26
"	Dolomit	5	31 847	355	9	519	1 770 360	439 250	811	155 313	2 732	3 711		44
"	Faulhorn	5	26 654	378	7	301	1 506 125	378 750	905	159 621	2 222	4 395		83
"	Hochjoch	5	26 635	310	—	326	1 496 170	352 950	2 013	124 419	1 973	3 953		89
"	Julier	5	24 971	375	6	300	1 387 940	376 600	651	138 198	2 083	5 118		76
"	Leopoldsberg	5	30 776	258	—	415	1 674 700	395 000	658	137 287	1 662	4 245		67
"	Mattershorn	5	25 003	225	7	340	1 401 133	336 250	1 656	152 417	2 208	3 751		75
"	Ortler	5	26 489	377	5	372	1 493 864	365 000	2 115	146 943	2 208	4 040	ZH. ChZ. LZ.	86
"	Finstermünz	5	20 949	244	6	294	1 199 138	285 775	758	106 300	1 641	5 726		101
"	Niederwald	5	32 585	402	53	473	1 784 933	453 750	457	148 542	2 173	3 521		53
"	Rheinstein	5	30 004	414	7	511	1 718 035	392 250	572	134 554	2 360	4 585		59
"	Rosstrappe	5	30 291	458	1	417	1 715 821	417 750	911	148 911	1 964	3 816		73
"	Waldspitz	5	32 690	429	12	398	1 828 927	454 000	580	129 980	1 836	5 314		49
"	Vesuv	5	31 652	307	18	453	1 718 125	431 750	701	145 420	2 149	3 752		54
"	Bernkogel	4	35 615	541	11	535	1 979 400	498 250	301	97 031	1 491	2 801	ZH. ChZ. LZ.	33
"	Fuchsberg	4	23 718	412	15	348	1 316 514	325 190	290	96 634	1 470	2 932		137
"	Grossglockner	4	23 153	—	106	666	1 338 092	323 500	1 310	91 890	2 651	2 379	ZH. LZ.	44
"	Kaiserkrone	4	29 073	37	100	968	1 591 393	382 280	1 654	102 198	3 377	1 734		56
"	Monte Baldo	4	28 835	—	70	792	1 612 346	408 250	1 361	97 109	2 484	1 538		38
"	Monte Cristallo	3	29 315	118	153	907	1 651 081	406 250	1 607	99 184	3 235	1 794	ZH.	58
"	Rheinfels	3	24 958	88	64	666	1 406 582	346 500	2 033	97 344	2 683	1 770		78
"	Tausend	2	40 613	800	44	417	2 583 290	453 350	879	49 912	417	1 622	GD.	33
"	Fichtelberg	2	33 201	1 065	58	407	1 950 007	383 050	708	51 607	544	1 948	GD. KP.	19
"	Montblanc	2	42 420	153	4	535	2 730 515	485 550	1 092	49 327	594	2 250		46
"	Wellhorn	2	46 644	787	54	483	2 948 769	533 400	414	53 060	498	1 462		1
"	Sentis	2	43 570	146	4	578	2 976 687	512 250	1 044	59 809	661	1 755	GD.	6
"	Eiger	2	36 479	728	43	373	2 258 818	419 250	1 602	50 578	445	986		69
"	Auersberg	2	33 416	935	46	383	2 036 201	358 800	1 239	41 723	427	1 953		79
"	Colmberg	2	34 908	513	98	269	2 972 819	486 750	896	41 456	313	3 525		37
"	Kahlenberg	2	31 721	383	122	219	2 578 039	424 160	1 248	44 145	310	2 051		65
"	Greifenstein	2	29 586	399	135	214	2 437 159	387 800	1 154	31 886	177	2 055	LRD. LDD.	73
"	Katzenstein	2	30 823	394	110	185	2 505 361	420 550	913	33 593	203	1 259		56
"	Sandberg	2	31 197	818	106	220	2 549 096	423 650	1 151	40 184	304	2 282		68
Schw. V.	Pilatus	9	39 565	105	18	328	1 784 817	503 250	436	260 107	5 064	13 488	RE. ZH.	17
"	Furka	9	15 848	198	12	274	780 775	210 250	3 927	240 312	2 129	12 207	ZH. RE.	124
"	Harz	9	30 835	2 572	113	512	1 518 685	438 200	1 310	257 571	2 690	14 101		47
"	Monte Rosa	9	42 305	172	29	357	1 884 925	541 250	522	259 355	2 306	15 057	RE. ZH.	—
"	Wetterhorn	9	37 959	205	1	336	1 726 147	455 000	1 669	247 979	3 042	14 223		37
"	Bernina	9	44 137	127	12	324	2 140 652	580 000	949	234 361	2 256	14 385	RE.	22
"	Schreckhorn	9	31 835	12	6	334	1 984 636	488 550	1 717	227 349	4 939	18 079	DCh.	56
"	Zermatt	9	26 565	239	4	387	1 936 204	350 500	4 719	265 914	4 489	14 284	LCh. LZ.	142
"	Tödi	9	19 883	383	1	300	1 143 519	285 250	385	175 981	2 708	13 648	ZH. ChZ. LZ.	17
"	Grimsel	9	22 986	399	5	335	1 301 013	318 350	2 522	150 911	2 825	12 407		70
"	Rothhorn	8	19 628	939	11	368	1 401 156	303 650	4 457	231 671	3 472	15 131	StE. ChLH.	131
"	Burgberg	8	25 426	851	6	510	1 760 818	387 500	3 637	213 335	4 945	14 542		79
"	Wendelstein	8	33 607	222	—	860	2 090 793	473 950	418	218 737	3 269	15 676	ChLH.	—
"	Borsberg	8	23 958	325	5	345	1 274 478	338 000	3 606	213 844	3 082	9 369	ZH. ChZ. LZ.	91
"	Scheibenberg	8	22 981	202	78	410	1 147 636	320 000	3 856	193 526	2 651	9 519	ZH. RE.	97
"	Gemmi	8	11 502	325	3	150	601 126	160 750	4 136	140 932	2 197	8 189	ZH. ChZ. LZ.	174
"	Watzmann	8	29 170	—	—	291	1 814 540	430 500	3 134	206 909	3 987	14 658	DCh.	84
"	Albis	7	31 751	234	9	547	1 845 487	473 750	1 934	192 376	3 965	11 758	ChZ. DCh. GlG.	43
"	Winterberg	7	25 379	1 566	19	398	1 412 644	414 000	605	136 939	2 104	5 738	ZH. ChZ. LZ.	32
"	Drachenfels	7	34 018	203	23	275	1 478 672	458 800	1 876	243 308	1 892	8 196	RE. ZH.	57
"	Brocken	7	36 447	373	6	280	1 619 825	436 000	739	200 566	1 626	9 181		41
"	Rolandseck	7	24 274	65	—	884	1 575 495	387 750	1 494	171 678	2 994	11 728	GlG. DCh.	49
"	Loreley	7	26 966	199	7	387	1 534 265	356 850	1 770	154 308	2 370	5 297	ZH. ChZ. LZ.	88
"	Gaisberg	7	31 952	119	4	318	1 433 205	408 750	1 889	196 037	3 215	5 361	RE. ZH.	87
"	Hirtstein	7	29 733	16	—	416	1 842 608	459 500	1 388	177 761	3 036	10 795	DCh. LCh. RCh.	34
"	Arlberg	6	24 853	110	43	701	1 381 890	357 075	2 290	167 383	4 123	4 035	ZH.	97

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
No.	Kategorie	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Lokomotiven-Reserve-	Lokomotiven-Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	verbraucht: Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerk. Die Lokom. liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblat
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogrm.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
452	Schw. V.	Brenner	6	27 394	70	—	494	1 714 321	397 450	3 211	124 073	2 474	6 272	RCh. LCh
453	"	Donnersberg	6	15 522	274	4	195	838 911	221 550	324	138 782	2 176	4 012	ZH. ChZ. L
454	"	Eifel	6	17 594	117	—	335	1 016 179	244 800	602	156 825	2 898	9 192	LCh. RCh
455	"	Forstenberg	6	26 741	48	—	480	1 637 135	368 500	829	126 613	2 259	8 655	RCh. LCh
456	"	Grenzhorn	6	25 307	91	—	501	1 514 614	382 250	3 503	149 757	2 480	7 617	ChZ. GlG.
457	"	Hohe Salve	6	22 124	298	9	452	1 853 271	317 350	2 112	171 224	2 936	5 608	LZ. LCh
458	"	Hohe Göll	6	18 772	92	—	389	1 241 809	268 750	2 124	141 512	1 966	6 808	RCh.
459	"	Karst	6	31 593	195	76	855	1 767 839	477 250	926	133 920	2 960	5 100	ZH.
460	"	Martinswand	6	19 684	147	—	379	1 209 294	279 000	4 467	161 594	3 158	4 869	RCh. ChZ
516	K. V.	Arniberg	12	19 793	362	75	128	1 515 033	257 250	2 038	327 107	—	23 330	
517	"	Balmhorn	12	21 975	2 366	58	77	1 629 145	286 400	309	347 384	—	31 698	
518	"	Beatenberg	12	11 158	1 943	12	40	796 817	161 000	1 740	356 810	—	27 262	
519	"	Hasliberg	12	17 124	2 452	48	104	1 288 650	247 250	3 440	342 089	—	26 570	
514	"	St. Bernhard	11	20 449	1 130	42	128	1 583 107	269 000	2 226	361 820	—	25 495	
515	"	Dachstein	11	31 980	623	178	234	2 559 496	442 250	1 764	359 477	—	28 026	
520	"	Bieberstein	11	33 825	591	140	225	2 704 802	455 250	1 452	359 290	—	27 241	
521	"	Blümlisalp	11	14 325	491	1	94	1 242 699	199 500	7 870	345 764	—	23 342	
522	"	Kynast	11	19 355	992	96	130	1 545 589	262 750	3 685	380 308	—	25 544	
523	"	Plassenstein	11	15 762	2 133	56	57	1 081 844	203 700	395	342 794	—	23 130	
524	"	Daubenhorn	11	13 438	—	53	171	1 085 164	183 000	4 604	331 523	—	22 825	
525	"	Distelalp	11	25 662	481	62	188	2 054 201	358 250	3 804	364 240	—	26 309	
526	"	Thorstein	8	23 096	139	90	161	1 929 472	318 550	3 437	197 174	—	19 489	LRD. LD
527	"	Kesselberg	8	28 077	699	101	174	2 321 090	386 750	1 641	181 599	—	24 249	
528	"	Dorenberg	7	33 076	296	178	257	2 672 446	491 500	1 383	215 020	—	14 983	
529	"	Zwieselalp	7	23 523	—	112	271	1 776 086	361 500	1 433	212 383	—	17 216	
530	Sigl V.	Tauern	6	28 723	138	152	198	2 342 606	412 700	2 246	178 531	—	16 270	
531	"	Engelhorn	6	21 492	341	94	176	1 805 332	307 750	2 303	160 865	—	15 359	
532	"	Axenstein	6	26 572	414	109	205	2 194 411	353 225	2 759	187 474	—	14 718	
533	"	Grindelwald	6	26 791	239	79	176	2 238 197	382 300	2 699	183 625	—	16 994	
534	"	Etzelstock	6	21 382	419	97	167	1 684 560	317 200	3 065	174 845	—	15 377	
535	"	Hohenstaufen	6	29 854	366	130	221	2 502 545	440 200	2 221	180 760	—	15 593	
536	"	Mont Cenis	6	28 494	496	138	187	2 358 309	435 500	1 152	177 290	—	16 367	
537	"	Rigi	6	19 538	529	79	125	1 535 280	267 750	3 774	166 067	—	12 242	
475	Hsch. V.	Badelwand	4	31 626	124	70	856	1 781 764	456 150	931	120 124	3 031	2 967	
476	"	Kyffhäuser	4	32 625	1	77	900	1 825 530	481 750	555	115 989	2 902	3 048	
477	"	Gotzenalp	4	30 437	2	63	781	1 678 308	418 000	740	120 254	2 736	3 534	ZH.
478	"	Schwarzwald	4	32 398	—	65	844	1 794 206	440 400	702	121 567	2 911	2 838	
479	"	Odenwald	4	33 989	—	76	917	1 897 683	458 500	581	104 256	2 516	3 881	
538	"	Finsteraarhorn	4	32 871	115	147	403	2 559 726	466 200	865	99 986	967	5 015	
539	"	Galmihorn	4	29 517	118	101	363	2 316 441	430 750	2 542	106 409	1 009	4 697	
540	"	Zugspitz	4	30 792	7	151	337	2 418 472	428 500	1 621	106 406	1 063	4 771	
541	"	Glärnisch	4	30 948	—	119	403	2 390 028	453 700	1 023	92 082	889	5 115	LRD. LD
542	"	Burgenstein	4	26 809	—	100	303	2 112 061	378 000	2 944	103 790	1 124	3 945	
543	"	Doldenhorn	4	27 959	—	69	287	2 165 187	389 000	2 220	106 488	1 017	3 411	
231	H. V.	Glückauf	25	9 585	1 885	2	1 691	356 062	151 750	1 265	449 009	—	64 504	
232	"	Richard	25	3 048	610	56	1 114	128 532	80 250	2 966	417 012	—	56 555	DChK.
233	"	Tharandt	25	11 249	2 041	1	1 887	432 367	176 000	668	470 058	—	60 621	
234	"	Neue Hoffnung	17	—	—	266	3 075	—	134 375	1 049	286 483	—	32 573	
86	H. I. T.	Gössnitz	22	15 560	578	795	2 703	361 225	250 000	377	167 801	—	37 110	PG.
87	"	Schönbörnchen	22	8 222	473	590	1 820	184 571	152 750	1 056	127 194	—	37 195	
637	"	Greiz	15	24 669	147	282	588	536 875	234 000	5 217	377 556	12 440	13 480	NG.
638	"	Brunn	15	19 342	233	301	483	404 924	193 550	1 940	345 009	11 308	15 093	
336	C. I.	Zittau	11	616	551	89	1 056	13 743	52 750	401	16 822	30 878	18 873	ZWEL. Z
26	H. II. T.	Luchs	29	13 063	138	317	906	274 614	143 000	2 114	662 013	—	75 521	RtzFl.
27	"	Wolf	29	10 545	92	956	1 353	297 186	143 500	1 259	458 749	—	68 417	GP.
28	"	Hyäne	29	10 172	274	340	1 051	193 915	125 150	1 224	562 102	—	71 384	RHCh. Rtz
29	"	Eber	29	2 694	201	448	1 882	48 123	112 500	2 194	707 790	—	59 730	RHCh.
30	"	Alligator	29	3 827	206	462	1 119	69 005	85 350	2 516	700 469	—	63 201	
31	"	Göltzschthal	29	8 516	286	430	1 479	198 279	135 000	1 378	465 573	—	62 908	GP.
32	"	Nilpferd	29	4 333	80	371	2 566	68 366	114 675	470	596 721	—	64 446	RHCh.
33	"	Casuar	29	—	—	282	2 917	—	105 950	481	470 217	—	56 777	BD.
34	"	Elsterthal	29	5 285	353	248	886	119 610	90 640	1 139	454 930	—	66 247	GP.
38	B. II.	Delphin	28	27	3	161	1 384	427	102 250	440	602 096	—	55 689	LRD.
39	"	Vampyr	28	58	4	232	1 987	1 544	139 000	754	528 104	—	45 333	
40	"	Gazelle	28	4 277	631	460	2 262	116 372	215 500	522	601 493	—	49 998	EIN. LR
†613	"	Komet	28	3 354	262	333	1 611	80 399	104 750	434	435 807	—	48 408	GP.
614	"	Faust	28	19	83	280	2 643	752	132 000	535	399 699	—	52 952	LRD.

† Die Locomotive Nr. 613 wurde im Monat November zerschlagen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2. Kategorie der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	5.–11. Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogrm.)	Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	12.–14. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	15. Bemerkungen. Die Lokomotiven: liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden (Tage.)
B. II.	Blitz	28	129	167	104	705	3 422	46 250	619	389 035	—	49 381		70
„	Kötzschenbroda	24	1 105	367	230	1 494	31 326	79 000	1 586	495 762	—	44 017		75
„	Elsterwerda	23	—	—	187	1 726	—	98 000	243	471 829	—	40 073	LRD.	25
„	Basel	22	—	—	280	2 701	—	142 550	597	428 108	—	35 892		31
„	Röderau	22	—	—	245	2 088	—	101 500	435	471 883	—	37 560		54
„	Oder	21	1 790	76	260	1 896	38 737	111 150	849	399 380	—	29 564	GP.	47
„	Oederan	21	5 115	278	204	1 467	130 254	142 400	2 838	392 730	—	30 483	ElN. LRD.	132
„	Neckar	21	171	76	225	2 037	4 602	116 650	1 239	446 819	—	38 616		89
„	Hainichen	21	—	83	150	1 351	—	71 500	868	344 808	—	31 300	LRD.	125
B. II. T.	Stollen	26	8	5	245	2 101	189	127 750	743	465 055	—	44 362		82
„	Erz	26	2 635	210	273	1 741	65 540	122 000	3 155	543 080	—	51 027	GP.	94
„	Leder	26	—	—	319	2 837	—	163 750	583	470 585	—	44 899	LRD.	2
II. IIIb. T.	Stahl	5	33 036	967	708	761	635 758	303 000	2 181	130 572	—	7 180		41
„	Granit	5	34 421	844	628	695	714 987	318 500	2 275	123 972	—	7 566		93
„	Marmor	5	30 270	725	626	756	572 087	303 250	1 155	130 231	—	8 139		25
„	Gold	5	6 071	371	671	473	85 953	78 400	294	104 673	—	4 655		18
„	Kobalt	5	20 791	2 522	538	383	525 998	239 500	1 190	123 659	—	5 461		116
„	Nickel	5	17 872	208	1 566	1 196	234 953	224 000	856	95 140	—	5 148		14
„	Arsen	5	35 658	1 146	800	742	701 666	324 500	2 181	135 081	—	7 585		32
„	Basalt	5	26 822	3 409	701	520	658 324	308 000	1 736	54 758	—	3 407		78
„	Silber	5	31 170	3 488	788	572	744 800	360 000	849	115 584	—	4 870	ChAA.	31
„	Kalk	5	25 348	3 012	593	409	651 730	286 500	1 281	85 024	—	4 006		95
„	Albit	5	38 967	948	945	969	753 511	354 000	1 417	111 044	—	7 738		22
„	Epidot	4	50 757	107	280	353	1 186 878	425 000	541	125 756	1 818	6 649		4
„	Topas	4	45 038	132	175	307	1 053 315	385 500	1 611	133 181	2 156	5 883		36
„	Felsit	4	34 672	1 117	726	831	666 893	320 500	1 863	87 632	2 145	5 344		42
„	Demant	4	29 186	1 030	658	647	560 154	285 750	1 790	123 614	2 811	5 743		98
„	Korund	4	40 892	117	187	283	982 713	342 500	2 551	110 875	2 743	4 912		73
Schw.	Alabaster	6	26 856	217	412	490	520 465	210 250	2 671	43 305	—	3 196	RHCh.	69
IIIb. T.	Granat	6	24 866	185	402	440	481 343	214 750	1 534	38 171	—	4 344		71
„	Saphir	6	28 657	519	389	757	568 124	252 000	2 934	31 734	—	2 971	RHCh. StE.	59
„	Onyx	6	24 360	174	275	1 042	612 525	267 000	2 261	59 490	—	6 031	StE.	40
„	Opal	6	14 596	112	176	629	362 952	159 825	1 953	31 383	—	4 808		30
„	Jaspis	6	22 920	103	491	523	454 315	194 500	3 622	46 185	—	3 159	RHCh. RtzFl.	85
II. IV.	Hundert	22	13 437	627	595	532	444 935	164 000	6 133	688 994	—	43 168		150
„	Wiesenburg	22	24 054	613	393	891	943 897	287 500	458	621 494	—	42 365	SZ. LZ.	11
„	Hartenstein	22	21 476	778	1 061	636	789 778	254 200	683	454 375	—	37 282		64
„	Aue	22	20 284	43	13	223	564 557	214 750	1 302	492 328	—	41 746	ACh. LCh.	67
„	London	17	21 761	10	623	493	832 558	233 000	878	434 960	9 364	26 440	SZ. LZ.	39
„	Annaberg	16	26 007	227	367	643	563 188	263 750	294	453 544	6 013	30 189	WA. ACh.	4
„	Buchholz	16	39 834	—	1 405	749	1 524 536	442 750	267	334 031	13 360	22 140	SZ. LZ.	4
„	Wildeck	16	24 678	1 089	523	973	919 203	314 250	1 924	360 818	15 305	21 195		53
„	Augustusburg	16	36 426	491	528	925	757 066	367 250	396	359 715	6 467	25 789	ACh.	10
„	Scharfenstein	15	38 571	71	48	464	1 143 052	405 500	445	420 114	8 846	26 314		14
„	Waldkirchen	15	15 282	20	9	205	467 956	155 650	321	415 437	6 168	22 750	ACh. LCh.	43
„	Wolkenstein	15	18 161	2	7	187	500 796	190 500	1 263	440 496	7 060	26 513		56
„	Flöha	15	37 439	91	22	392	1 143 471	397 675	950	404 722	4 619	25 424		24
„	Wiesa	13	25 214	107	471	487	1 014 002	282 250	5 260	480 554	4 816	17 825	SZ. LZ.	136
„	Cainsdorf	13	13 010	143	287	350	239 765	135 500	1 360	359 013	6 892	20 266	ACh.	48
„	Hilbersdorf	8	32 125	61	10	346	952 640	315 500	3 774	266 282	2 945	13 629	ACh. LCh.	94
„	Komotau	8	16 601	100	3	169	467 418	186 245	2 503	255 566	3 450	15 744		82
„	Schlettau	8	22 422	1 126	448	852	829 050	285 250	3 301	157 785	8 561	8 330		83
„	Wilkau	8	22 592	892	541	1 024	858 498	305 000	4 573	157 159	10 560	9 837	SZ. LZ.	80
„	Saatz	8	16 631	862	359	818	609 163	251 450	4 035	169 020	11 138	8 703		133
„	Weipert	8	31 934	123	31	343	980 599	328 250	2 509	216 156	3 406	12 707	ACh. LCh.	85
II. IV. T.	Schwarzenberg	24	17 755	336	345	463	343 757	189 250	788	269 355	—	44 388	NG.	66
„	Schneeberg	21	15 860	—	1 610	1 129	225 969	225 500	443	299 444	26 493	34 967	SZ.	5
„	Neustädtel	21	9 391	61	1 003	663	132 926	134 000	411	255 810	23 175	38 273		4
„	Hercules	18	4 902	608	596	879	109 956	121 925	413	15 760	48 027	21 715	RCh. StE.	1
II. VIII. T.	Döhlen	23	8 063	1 363	13	1 028	314 498	127 375	2 048	404 526	—	57 180		96
„	Windberg	23	10 200	1 995	22	1 214	402 213	159 477	1 203	464 792	—	60 286		47
„	Hainsberg	23	7 733	1 424	12	1 073	306 599	128 373	3 146	419 324	—	58 327	DChK.	97
„	Freiberg	22	8 824	1 719	16	1 206	356 779	134 575	2 686	396 287	—	59 113		49
„	Burgk	14	7 180	1 422	11	866	298 550	114 300	3 370	192 745	—	31 573		156
II. V. T.	Knappe	8	—	87	230	2 595	—	120 475	3 531	41 613	21 085	8 474	DCh.	73
„	Schacht	8	586	365	416	1 999	22 586	135 500	431	33 340	21 685	11 495	ChZ.	3
„	Wetter	8	11 543	837	354	2 341	613 148	206 750	1 142	78 771	20 710	9 719	LZ.	49

† Die Lokomotive Nr. 626 wurde im Monat November zerschlagen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
No.	Kategorie	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden							Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung			Bemerk
				geleistet					verbraucht					Die Loko
				Lokomotiven-				Wagenachsen-	Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt)
				Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-							
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogrm.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
367	II. V. T.	Hunt	8	6 055	456	184	1 364	264 543	169 750	1 884	52 565	17 576	8 976	SZ.
368	„	Tiefbau	8	12 388	816	309	2 398	655 685	229 750	729	71 630	19 554	9 544	LZ.
16	„	Kohle	7	11 793	808	210	2 508	628 206	185 000	912	60 182	18 260	8 844	LZ.
17	„	Adhäsion	7	9 423	824	241	2 203	411 543	247 500	785	18 529	15 043	8 139	SZ.
23	„	Kraft	7	—	—	273	3 118	—	153 350	705	2 288	19 229	7 166	DCh.
24	„	Leistung	7	9 122	746	288	1 969	386 535	224 500	1 619	36 069	16 689	7 614	SZ.
64	„	Eisen	7	2 824	280	168	1 468	117 496	95 250	1 789	22 822	18 431	6 325	SZ. LZ.
65	„	Kaue	7	—	4	232	2 637	—	118 010	2 665	7 759	19 281	5 740	DCh.
69	„	Fahrt	7	12 633	972	360	2 546	666 823	192 500	1 677	57 454	18 008	7 225	LZ.
213	„	Morgengang	7	—	7	207	2 352	—	114 650	3 865	4 652	21 021	5 638	DCh.
420	„	Schlägel	7	—	4	223	2 534	—	110 750	2 239	1 767	20 660	6 931	DCh.
218	„	Bohrer	6	6 894	481	190	1 383	351 248	122 250	1 372	41 649	13 548	4 393	LZ.
219	„	Rolle	6	7 445	645	246	1 781	330 332	203 450	836	40 528	11 645	4 360	SZ.
221	„	Meisel	6	4 242	334	267	1 012	170 352	108 035	3 253	37 732	11 847	4 099	SZ.
223	„	Seil	6	4 556	521	131	1 078	206 520	118 850	4 026	40 964	12 758	4 240	SZ. LZ.
224	„	Haspel	6	8 535	903	244	1 842	366 809	218 500	867	44 358	12 815	4 412	SZ.
18	„	Compass	3	6 647	686	197	1 654	298 455	183 500	1 796	20 666	5 891	1 625	SZ.
19	„	Magnet	3	6 532	694	282	1 569	301 371	184 000	1 750	19 287	4 802	1 796	SZ.
20	„	Kobold	3	7	22	267	3 203	227	121 750	2 900	115	9 550	1 686	DCh.
21	„	Gnom	3	14	21	242	2 908	542	111 250	2 054	94	9 205	1 720	DCh.
70	„	Arbeit	3	8 678	1 709	473	1 593	209 844	190 500	1 308	7 125	6 802	2 545	StE. ChL
71	„	Gestänge	3	5 659	1 104	264	1 021	132 543	108 700	2 118	5 775	7 025	2 175	StE. ChL
72	„	Basis	3	6 105	612	162	1 572	266 496	164 350	2 032	20 524	5 706	1 569	SZ.
220	„	Dynamit	3	427	423	520	2 482	14 667	168 500	2 025	2 468	7 475	1 797	RCh. Ch
627	„	Steiger	3	1 892	328	380	1 881	52 037	130 250	1 361	2 089	7 290	1 745	StE. Ch
635	„	Glocke	3	5 654	1 573	87	1 307	192 473	127 150	922	7 038	6 441	2 207	ChLH.
636	„	Halde	3	109	233	449	2 127	4 198	134 100	1 740	2 255	7 182	1 929	ChZ.
616	„	Berggeist	2	3 825	270	544	2 440	94 531	177 250	886	988	3 467	1 441	StE. Ch
628	W. VII. T.	Grube	6	639	230	283	2 360	8 686	124 750	2 591	574	—	6 418	LRD.
629	„	Kunst	6	1 335	230	346	2 344	17 258	134 750	1 883	609	—	6 934	LRD. LD
630	„	Blende	6	790	230	239	1 984	10 058	102 000	1 962	230	—	6 202	LRD. LD
631	„	Curve	6	1 617	230	277	2 345	20 285	133 750	2 141	230	—	7 156	LRD. LD
688	Crls. VII. T.	Sauger	7	1 842	—	325	2 140	24 008	105 000	968	28 426	—	3 547	LRD. LD
689	„	Klappe	7	2 266	14	211	1 696	49 631	89 950	952	29 217	—	3 894	LRD. LDD.
*706	II. VII. T.	Berggiesshübel	unter 1	17 670	1 087	185	586	263 600	126 200	1 587	—	—	—	PB. BD
*707	„	Rottwerndorf	„	7 627	1 036	201	290	124 538	67 400	1 080	—	—	—	PB. Rtz
		Hierüber:												
†6351	St. II. T.	Glocke	36	—	—	—	—	—	—	56	474 526	—	1 779	—
† 651	„	Elbe	34	—	—	—	—	—	—	315	382 501	—	62 788	—
†2131	C. I. T.	Stettin	33	—	—	268	2 827	—	108 725	763	465 219	—	78 089	BD.
† 161	K. I. T.	Greif	32	984	77	142	85	21 485	15 100	1 951	394 692	—	64 288	ZFÖ.
† 211	B. I.	Panther	32	6 268	2 393	568	346	165 867	72 250	324	652 319	—	67 233	LZ. G
† 231	H. I. T.	Hartmann	31	—	83	26	294	—	9 775	175	376 278	—	67 568	BD.
† 241	„	Crocodil	31	3 279	72	543	2 942	153 733	141 000	680	374 726	—	61 987	RCh.
†2201	„	Psyche	30	4	87	173	1 903	29	77 650	546	52 256	—	52 899	BD.
† 701	„	Zschopau	28	878	263	116	859	20 907	49 400	3 332	379 462	—	44 480	GP. LR
† 711	„	Erzgebirge	28	1 083	331	88	333	23 867	22 950	1 616	343 441	—	38 143	GP. LR
†2231	H. I.	Bohemia	29	—	—	—	—	—	—	44	621 855	—	55 798	—
†2241	„	Juno	29	8 861	1 265	397	1 052	157 886	125 550	734	558 368	—	58 114	PD. PI
† 721	„	Döbeln	28	—	1 193	1 433	753	—	48 000	3 295	498 080	—	42 562	ChZ.
		Hauptsumme pro 1880		15 539 047	643 409	274 808	636 107	586 158 745	185 816 390	1 314 302	—	—	—	—
		„ „ 1879		15 293 893	639 921	338 004	627 095	581 317 236	187 315 903	1 267 203	—	—	—	—
		pro 1880 entfielen:												
		1. auf die Staatsbahnen mit den erpachteten Strecken		15 347 575	630 450	272 356	628 613	578 650 771	183 557 055	—	—	—	—	—
		2. „ „ Chemnitz-Würschnitzer Bahn		36 413	3 110	301	2 520	2 393 407	637 150	—	—	—	—	—
		3. „ „ Altenburg-Zeitzer Bahn		14 327	920	375	716	528 424	192 630	—	—	—	—	—
		4. „ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn		529	27	21	18	23 499	5 370	—	—	—	—	—
		5. „ „ Zittau-Reichenberger Bahn		126 662	8 299	1 755	3 775	4 120 086	1 281 325	—	—	—	—	—
		6. „ „ Brückenbergschachtbahn b. Zwick.		13 541	603	—	465	442 558	142 860	—	—	—	—	—
		Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		115 646	4 857	3 278	8 909	2 329 994	1 022 660	—	—	—	—	—
		Auf den Staatsbahnen wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		15 463 221	635 307	275 634	637 522	580 980 765	184 579 715	—	—	—	—	—

*) Die Lokomotive Nr. 706 kam im Monat Februar und Nr. 707 im Monat März neu in den Dienst.

†) Von den unter † aufgeführten ausrangirten Lokomotiven, welche wieder ersetzt und deshalb in den Bestandsnachweisungen nicht mit enthalten sind, wurden die Nr. 635t und 223t im Monat Februar, Nr. 65t im Monat November, Nr. 220t im Monat September zerschlagen; Nr. 23t im Monat Mai verkauft.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
te- ie	Namen der okomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogrm.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tage.

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.***)

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

II.	Zeitz	8	24 918	398	290	1 313	959 633	335 833	651	171 839	6 102	11 391	AZ.	32
	Meuselwitz	8	14 456	193	24	675	543 004	185 167	5 544	190 487	7 359	9 976		142
	Wilhelm I.	8	17 425	364	243	827	652 785	251 917	2 915	194 550	7 281	11 231		127
	Herzog Ernst	8	16 414	792	473	1 018	551 277	227 500	3 183	152 936	9 080	8 785		108
	Rositz	5	13 929	1 096	1 341	1 189	393 402	217 250	2 595	89 745	7 808	4 520		107
I. T.	Kriebitzsch	unter 1	29 475	334	96	105	157 735	113 240	468	—	—	—		—
	Hauptsumme pro 1880		116 617	3 177	2 467	5 127	3 257 836	1 330 907	15 356	—	—	—	—	516
	„ „ 1879		98 706	3 361	4 004	5 379	3 703 801	2 063 529	9 625	—	—	—	—	376
	pro 1880 entfielen:													
	ltenburg-Zeitzer Bahn		116 603	3 163	2 467	5 127	3 257 548	1 330 557	—	—	—	—	—	—
	aschwitz-Meuselwitzer Bahn		14	14	—	—	288	350	—	—	—	—	—	—
	haben fremde Lokomotiven ge- esp. verbraucht		14 491	967	387	732	533 496	195 400	—	—	—	—	—	—
	enburg-Zeitzer Bahn wurden von eigenen und fremden Loko- geleistet resp. verbraucht		131 094	4 130	2 854	5 859	3 791 044	1 525 957	—	—	—	—	—	—

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

III. I.	Zwenkau	6	24 276	223	889	758	842 291	236 200	1 210	103 803	3 516	5 968	GM.	95
	Wiprecht von Groitzsch	6	24 893	200	604	786	841 304	238 750	1 797	124 957	3 879	6 589		83
	Lucka	6	19 089	193	602	586	650 091	182 260	1 399	107 172	3 563	4 976		113
	Gaschwitz	6	20 979	67	646	670	735 532	214 750	649	91 198	3 126	4 377		25
	Hauptsumme pro 1880		89 237	683	2 741	2 800	3 069 218	871 960	5 055	—	—	—	—	316
	„ „ 1879		80 757	1 003	2 463	2 383	2 828 271	809 050	3 710	—	—	—	—	219
	pro 1880 entfielen:													
	aschwitz-Meuselwitzer Bahn		89 073	636	2 729	2 784	3 064 146	869 190	—	—	—	—	—	—
	ltenburg-Zeitzer Bahn		164	47	12	16	5 072	2 770	—	—	—	—	—	—
	haben fremde Lokomotiven ge- esp. verbraucht		543	41	21	18	23 787	5 720	—	—	—	—	—	—
	schwitz-Meuselwitzer Bahn demnach von eigenen und fremden tiven geleistet resp. verbraucht		89 616	677	2 750	2 802	3 087 933	874 910	—	—	—	—	—	—

c. Zittau-Reichenberger Bahn.

I.	Reichenberg	11	52	265	288	4 004	983	170 000	74	13 069	31 765	14 247	ZR.	—
III.	Rich. Hartmann	23	21 002	1 715	674	1 361	372 441	182 500	431	540 826	19 140	53 135	ZWEL.	24
	Saturn	21	23 252	1 134	838	2 175	519 798	229 750	327	518 764	20 245	48 839	ZWEL. ZR.	—
	Jupiter	21	28 280	571	412	2 042	606 164	235 500	319	450 214	24 301	45 279	ZL. ZWEL.	8
	Mars	21	18 407	1 420	538	1 606	430 118	189 750	2 047	599 838	16 596	51 532	ZWEL. ZR.	60
	Neptun	21	26 945	1 845	816	1 755	474 290	218 000	341	570 117	17 985	54 274	ZWEL.	26
	Hauptsumme pro 1880		117 938	6 950	3 566	12 943	2 403 794	1 225 500	3 539	—	—	—	—	118
	„ „ 1879		78 279	4 653	3 841	9 824	1 696 304	923 876	12 398	—	—	—	—	415
	pro 1880 entfielen:													
	ittau-Reichenberger Bahn		2 303	2 124	288	4 034	74 202	202 875	—	—	—	—	—	—
	taatsbahnen		115 635	4 826	3 278	8 909	2 329 592	1 022 625	—	—	—	—	—	—
	haben fremde Lokomotiven ge- esp. verbraucht		126 662	8 299	1 755	3 775	4 120 086	1 281 325	—	—	—	—	—	—
	ittau-Reichenberger Bahn demnach von eigenen und fremden tiven geleistet resp. verbraucht		128 965	10 423	2 043	7 809	4 194 288	1 484 200	—	—	—	—	—	—

*) Die in den Jahren 1857/58 angeschafften beiden Lokomotiven der Chemnitz-Würschnitzer Bahn haben während des ganzen Betriebsjahres, wegen zu geringer Leistungs- in Reserve gestanden; der Dienst auf dieser Bahn wurde durch Staatsbahn-Lokomotiven verrichtet.

**) Die Lokomotive Kriebitzsch kam im Monat April neu in den Dienst.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

Durchschnittsleistung und **Durchschnittsverbrauch** der **Lokomotiven** der Staats-Eisenbahnen pro Stück und volles Jahr.

Verwendung.	Kategorie.	Stückzahl		Durchschnittsleistung pro Stück und volles Jahr.					Durchschnittsverbrauch pro Stück und volles Jahr					
									Heizmaterial in Kilogramm				Reparatur-Kosten	
									pro Nutzkilometer		pro Wagenachsenkilometer			
				Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsenkilometer pro Nutzkilometer.	incl.	excl.	incl.	excl.	pro Stück	pro Lokomotiv- u. Rangirkilom. (1 Rangirdienststunde = 10 Kilom.)
		am Schlusse des Jahres.	durchschnittlich (auf das volle Jahr reducirt).	Kilometer.		Dienststunden.			Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.				Mark.	
a. nach den Kategorien:														
Eilzug-Lokomotiven.	H. VI.	32	32,0	40 371,7	120,1	4,6	338,1	19,97	7,394	7,022	0,370	0,352	1 865,06	0,042
	B. VI.	9	9,0	34 341,7	621,3	33,2	252,7	23,19	6,787	6,275	0,293	0,275	2 270,56	0,061
	Hsch. VI.	12	12,0	36 035,4	416,0	551,7	134,5	29,16	9,537	9,035	0,327	0,312	2 269,75	0,060
	H. VI[a].	13	13,0	27 307,0	732,3	534,9	578,1	19,62	7,587	6,369	0,387	0,319	2 960,77	0,088
	B. VI[a].	18	18,0	21 484,8	1 356,1	844,4	591,4	17,60	8,636	6,572	0,490	0,372	2 448,67	0,085
	K. VIII.	8	8,0	34 143,3	299,3	361,1	261,1	22,52	9,725	9,200	0,432	0,408	2 541,50	0,069
Personenzug-Lokomotiven.	H. III[b].	89	89,0	24 435,8	1 559,3	445,2	844,2	33,54	10,812	8,472	0,313	0,252	2 110,00	0,061
	K. III[b].	21	21,0	37 396,6	186,3	221,2	325,0	24,71	8,024	7,542	0,325	0,305	2 353,76	0,058
	Schw. III[b].	32	32,0	28 065,1	462,2	328,1	735,0	21,15	9,276	7,642	0,438	0,361	1 287,03	0,026
	Hsch. III[b].	15	15,0	28 427,5	827,3	406,1	756,0	27,22	10,444	8,962	0,384	0,329	1 045,60	0,028
Lokomotiven für gemischte Züge.	H. III.	85	85,0	11 103,0	1 236,0	482,8	1 644,2	59,72	17,750	10,285	0,297	0,172	1 509,39	0,052
	W. III.	3	3,0	2 727,0	799,0	273,0	2 299,0	42,48	—	11,963	1,193	0,282	1 355,00	0,051
	B. III.	3	3,0	39,7	14,7	280,2	2 207,7	23,10	—	—	—	—	782,67	0,035
	B. III[a].	1	1,0	7 374,0	2 569,0	997,0	752,0	28,60	15,662	7,677	0,548	0,268	441,00	0,025
	W. III[a].	2	2,0	5 443,0	4 950,5	1 933,5	1 231,0	42,20	29,632	10,447	0,701	0,247	1 770,00	0,078
	H. III[a].	2	1,6	4 893,1	4 409,4	1 883,1	1 152,5	42,46	31,217	11,235	0,735	0,264	1 223,13	0,059
	K. III.	29	29,0	23 682,3	739,9	654,3	886,3	23,19	10,242	8,193	0,446	0,353	2 563,76	0,077
	Schl. III.	8	8,0	18 971,8	675,4	246,3	865,5	56,71	18,014	10,715	0,320	0,189	2 934,88	0,104
	H. VII.	22	22,0	20 114,2	2 439,0	811,1	879,5	23,07	13,558	10,598	0,588	0,456	1 320,26	0,042
	Schw. VII.	10	10,0	3 423,7	2 387,0	616,6	1 780,0	28,42	48,754	21,329	1,715	0,750	1 811,00	0,078
Lastzug-Lokomotiven.	H. V.	93	93,0	26 234,1	945,9	188,2	527,7	56,94	14,042	12,912	0,247	0,227	1 639,02	0,080
	Schw. V.	35	35,0	27 094,1	328,4	14,4	420,2	56,11	14,019	13,296	0,250	0,237	2 099,51	0,066
	K. V.	16	16,0	22 038,6	918,6	81,3	152,4	78,80	13,850	13,307	0,176	0,170	2 576,31	0,105
	Sigl V.	8	8,0	25 355,8	367,8	109,8	181,9	82,29	14,878	13,941	0,175	0,170	2 527,38	0,092
	Hsch. V.	11	11,0	30 906,5	33,4	94,4	581,3	67,47	14,122	13,271	0,209	0,197	1 338,55	0,036
	H. V[a].	4	4,0	5 970,5	1 134,0	81,3	1 941,8	38,40	22,711	7,799	0,591	0,203	1 487,00	0,056
Diverse Lokomotiven.	H. I. T.	4	4,0	16 948,3	357,8	492,0	1 398,5	21,94	12,248	8,207	0,558	0,374	2 147,50	0,069
	C. I.	1	1,0	616,0	551,0	89,0	1 056,0	22,21	—	6,440	—	0,288	401,00	0,024
	H. II. T.	9	9,0	6 492,8	181,1	428,2	1 573,2	21,72	18,067	6,650	0,832	0,306	1 419,44	0,062
	B. II.	14	13,7	1 171,2	148,2	244,6	1 850,5	25,42	—	29,001	—	1,141	872,92	0,044
	B. II. T.	3	3,0	881,0	71,7	279,0	2 226,3	24,87	—	43,922	—	1,766	1 498,67	0,064
	H. III[b]. T.	16	16,0	31 310,7	1 258,9	661,9	618,6	21,42	9,699	8,355	0,452	0,390	1 485,69	0,088
	Schw. III[b]. T.	6	6,0	23 709,2	218,3	357,5	646,8	21,09	9,127	7,698	0,433	0,365	2 495,83	0,082
	H. IV.	21	21,0	24 663,8	356,0	368,8	557,2	31,95	11,160	9,908	0,349	0,310	2 029,95	0,066
	H. IV. T.	4	4,0	11 977,0	251,3	388,5	783,5	16,96	13,999	10,008	0,825	0,590	513,75	0,026
	H. VIII. T.	5	5,0	8 400,0	1 584,6	14,8	1 077,4	39,97	15,812	9,455	0,396	0,237	2 490,60	0,120
	H. V. T.	31	31,0	4 954,5	540,8	278,7	2 028,5	44,01	31,748	12,994	0,721	0,295	1 781,26	0,069
	W. VII. T.	4	4,0	1 095,3	230,0	286,3	2 258,3	12,85	—	20,517	—	1,597	2 144,25	0,090
	Crlsr. VII. T.	2	2,0	2 054,0	7,0	268,0	1 918,0	17,98	47,456	5,797	—	0,322	960,00	0,045
	H. VII. T.	2	1,7	14 880,6	1 248,8	227,1	515,3	15,34	7,653	5,561	0,499	0,362	1 568,82	0,074
b. nach der Verwendung:														
Eilzug-Lokomotiven		92	92,0	33 133,2	551,7	349,0	380,0	21,49	8,023	7,300	0,373	0,340	2 285,35	0,061
Personenzug-Lokomotiven		157	157,0	27 290,5	1 082,1	490,2	744,1	28,70	9,790	8,177	0,341	0,285	1 873,17	0,052
Lokomotiven für gemischte Züge		165	164,6	13 933,5	1 406,2	580,4	1 382,9	40,74	15,287	9,972	0,375	0,245	1 741,40	0,059
Lastzug-Lokomotiv.		167	167,0	25 792,7	730,6	129,0	490,0	60,46	14,092	13,077	0,233	0,216	1 844,46	0,059
Diverse Lokomotiv.		122	121,4	13 047,6	523,4	370,0	1 346,5	27,33	14,512	9,514	0,531	0,348	1 667,81	0,062
Zurückgestellte Lokomotiven		13	10,2	2 093,8	565,1	368,0	1 117,6	25,46	31,390	4,822	1,233	0,189	1 355,98	0,098
Gesammtdurchschn. pro 1880		716	712,2	21 818,4	903,4	385,9	893,2	37,72	11,958	9,760	0,317	0,259	1 845,41	0,058
Gesammtdurchschn. pro 1879		716	714,8	21 411,0	895,9	473,2	877,9	38,01	12,248	9,979	0,322	0,263	1 774,00	0,057
1880 gegen 1879		-	— 2,1	+ 407,4	+ 7,5	— 87,3	+ 15,3	— 0,29	— 0,290	— 0,219	— 0,005	— 0,004	+ 71,41	+ 0,001
Gesammtdurchschn. excl. d. zurückgestellt. Lokomotiven	pro 1880	703	702,0	22 105,0	908,3	386,1	889,9	37,74	11,931	9,767	0,316	0,259	1 852,52	0,058
	pro 1879	701	701,0	21 773,6	898,5	476,2	870,5	38,03	12,209	9,990	0,321	0,263	1 786,31	0,056

Lokomotiven-Leistungen und Heizmaterialverbrauch auf den Betriebsstrecken.

triebsstrecken.	Leistungen.						Verbrauch.				
	Lokomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Kilogramm				
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	pro Nutzkilometer.	im Ganzen.	pro Nutzkilometer incl.	pro Nutzkilometer excl.	pro Wagenachsenkilometer incl.	pro Wagenachsenkilometer excl.
	Kilometer.		Dienststunden.					Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.			
ig-Zwickau	1 348 205,5	30 815,0	12 023	60 319	60 157 545,6	44,62	14 767 065	10,953	8,811	0,245	0,197
:au-Hof	1 708 301,0	50 427,0	8 980	42 299	60 948 885,6	35,68	18 496 700	10,828	9,559	0,303	0,268
ig-Chemnitz m. Zweigb.	542 134,6	17 732,9	6 173	10 928	19 028 373,0	35,10	5 653 250	10,428	9,248	0,297	0,263
sa-Chemnitz	441 540,8	4 722,5	2 566	19 916	17 936 500,5	40,62	5 545 200	12,559	10,595	0,309	0,259
mnitz-Zwickau	699 718,8	15 914,5	9 085	41 338	29 202 947,1	41,74	10 462 225	14,952	12,140	0,358	0,291
eich-Lugau	12 501,0	375,0	—	719	382 155,0	30,57	141 650	11,331	8,747	0,371	0,286
llberg-St. Egidien	60 168,2	3 969,8	1 333	3 884	1 552 236,0	25,80	799 750	13,292	9,909	0,515	0,384
hau-Gössnitz-Gera	280 242,7	11 143,7	7 053	18 990	9 822 816,8	35,05	3 557 300	12,694	9,251	0,362	0,264
warzenberg-Zwickau Niederschlema-Schneeberg	279 409,9	11 384,0	10 963	24 537	10 834 642,6	38,78	4 613 395	16,511	12,001	0,426	0,309
chenbach-Pl.-Eger	913 767,5	27 688,4	18 436	22 668	27 964 976,1	30,60	10 689 875	11,699	10,201	0,382	0,333
berg-Chemnitz	279 054,3	5 185,2	1 807	3 282	7 747 948,7	27,77	2 868 875	10,281	9,597	0,370	0,346
ert-Annaberg	41 933,5	235,8	1 863	2 885	933 752,3	22,27	530 200	12,644	9,027	0,568	0,405
rein-Hain.-Chemnitz.	148 886,8	774,5	2 020	2 584	3 499 869,3	23,51	1 441 775	9,684	8,718	0,412	0,371
esden-Chemnitz	1 019 020,3	137 751,9	35 466	63 718	36 731 872,9	36,05	16 661 030	16,350	12,541	0,454	0,348
ibach-Dresden	919 016,7	21 287,2	8 770	52 558	60 538 394,6	65,87	10 781 530	11,732	9,650	0,178	0,137
z-Dresden	1 227 613,7	98 186,2	23 799	62 790	48 812 838,5	39,76	14 499 665	11,811	8,974	0,297	0,226
nz-Arnsdorf-Pirna	326 246,7	34 668,9	10 609	12 749	10 960 511,6	33,60	4 758 550	14,586	11,942	0,434	0,355
t-Herrnhut-Löbau	131 345,0	3 461,4	1 064	1 863	3 181 058,0	24,22	741 550	5,646	4,799	0,233	0,198
t-Warnsdorf-Ebers-h-Löbau	248 236,2	6 537,0	3 434	15 358	5 276 369,5	21,26	2 061 750	8,306	5,346	0,391	0,252
fswerda-Zittau	283 623,3	9 589,4	7 419	15 695	7 499 566,3	26,44	3 108 885	10,961	8,060	0,415	0,305
ig-Riesa-Dresden	1 656 903,0	61 844,2	33 575	68 014	82 690 445,6	49,91	21 326 970	12,872	10,649	0,258	0,213
ig-Döbeln-Dresden	779 170,0	12 485,1	14 452	18 737	24 905 144,9	31,96	8 339 500	10,703	9,328	0,335	0,292
enhain-Priestewitz	55 635,0	2 070,9	2 768	8 544	1 511 575,0	27,17	892 620	16,044	8,598	0,591	0,316
n-Freiberg-Bienen-hle	154 371,0	5 900,9	7 584	9 519	3 194 601,6	20,69	1 902 850	12,326	8,791	0,596	0,425
rwerda-Riesa-Lom-zsch	113 247,4	6 046,1	3 725	6 762	2 844 282,6	25,12	1 073 725	8,784	5,745	0,359	0,235
natzsch-Nossen vom 15. Octbr. an.	8 985,6	19,2			149 733,2	16,66					
ark-Greiz	62 052,8	716,3	911	1 534	1 292 254,3	20,83	618 455	9,967	8,642	0,479	0,415
gefärth-Weischlitz	172 937,3	3 777,5	5 436	8 372	5 367 143,7	31,04	1 968 650	11,384	8,753	0,367	0,282
nitz-Aue-Adorf mit gbahn	500 070,0	17 952,7	9 854	9 920	10 678 509,7	21,35	4 815 150	9,639	8,323	0,451	0,390
au-Falkenst.-Oelsnitz	222 104,8	3 082,7	7 522	5 628	4 458 121,4	20,07	2 428 325	10,933	9,284	0,545	0,463
enhain-Flöha m. Zweigb.	236 714,6	18 842,9	3 272	6 500	8 498 612,8	35,90	3 044 300	12,861	11,115	0,358	0,310
en-Schandau	253 764,8	7 783,2	4 381	6 274	5 167 733,7	20,36	2 956 750	11,652	10,199	0,572	0,501
adt-Dürrröhrsdorf	48 683,1	367,7	513	1 229	579 547,3	11,90	405 450	8,328	7,662	0,700	0,593
hau-Wurzen	251 648,3	1 140,2	7 200	4 928	5 904 022,6	23,46	2 246 500	8,927	7,645	0,381	0,326
ritz-Gaschwitz	14 366,8	—	1 263	1 805	412 544,2	28,72	207 550	14,447	7,788	0,503	0,271
-Berggiesshübel vom 19. Juli 1880 an.	21 599,4	1 427,8	315	676	313 233,2	14,50	172 700	7,996	6,139	0,551	0,423
tsbahnen	15 463 220,8	635 307,4	275 634	637 522	580 980 765,3	37,57	184 579 715	11,937	9,726	0,318	0,259
istenbrand-Lugau	36 413,2	3 109,7	301	2 520	2 393 407,4	65,73	637 150	17,498	14,035	0,266	0,214
enburg-Zeitz	131 094,2	4 130,1	2 854	5 859	3 791 043,5	28,92	1 525 957	11,640	9,267	0,403	0,320
witz-Meuselwitz	89 615,7	677,5	2 750	2 802	3 087 932,6	34,46	874 910	9,763	7,939	0,283	0,230
a-Reichenberg	128 965,3	10 423,5	2 043	7 809	4 194 288,3	32,52	1 484 200	11,509	8,321	0,354	0,256

Einschluss der in Werkstättenzügen geleisteten 3738,0 Lokomotiven-Nutzkilometer, 78,0 Lokomotiven-Leerkilometer und 172 324,5 Wagenachsenkilometer.
Einschluss der Leistungen im Betriebsdienste „Chemnitz-Lugau-Höhlteich" auf der Strecke Chemnitz-Wüstenbrand von 41 725,1 Lokomotiven-Nutzkilometer, 191,1 Lokomotiven-Leerkilometer und 2 997 149,5 Wagenachsenkilometer.
Einschluss der auf Kohlenbahn bei Oelsnitz b. L. geleisteten 11 206,9 Lokomotiven-Nutzkilometer, 1 282,9 Lokomotiven-Leerkilometer und 199 264,8 Wagenachsenkilometer.
" " " Zwickauer Kohlenbahn " 49 256,9 " " 5 122,0 " " " 2 289 772,9 " "
" " " Strecke Herlasgrün-Falkenstein " 64 740,4 " " 109,6 " " " 207 360,8 " "
" " " Dresdner Kohlenbahn " 65 916,6 " " 12 220,0 " " " 2 603 284,0 " "
" " " Kohlenbahn bei Lugau " 7 034,2 " " 2 866,4 " " " 196 498,6 " "
" " im Kohlenbahndienste " 19 363,4 " " 1 215,2 " " " 526 203,8 " "

Dresden,
Druck von C. Heinrich.

A.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

LOKOMOTIVEN

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Chemnitz-Würschnitzer Bahn.
   - b. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - c. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - d. Zittau-Reichenberger Bahn.

1881.

Bedeutung der Typen und Zeichen:
in Kolonne 3: T. — Tender-Lokomotive, K. — Serienbezeichnung für schmalspurige Lokomotiven;
Kolonne 4: † — Dampfheizung, ⋋ — Läutewerk, ⊙ — Kondensations-Einrichtung nach Kirchweger;
in Kolonne 9: E. — Eisen, St. — Stahl.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			

Eisenbahnen.

Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						Gewicht.											
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \, d^2 . L \, p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			durch die Vorder- Achse.	durch die Mittel- Achse.	durch die Hinter- Achse.	im Ganzen.							
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	30,69	10,87	11,22	11,23	33,32	22,46	2 510	44 509,52			96	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 509,52			97	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 509,52			98	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 509,52			99	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 509,52			100	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	43 759,52			101	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	43 759,52			102	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	31,16	11,22	11,29	11,29	33,80	22,58	2 510	44 959,52			13	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 959,52			14	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 959,51			66	**Kat. H. VI.** und **B. VI.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die gekuppelte Achse liegt hinter der Feuerbüchse, die Vorderachse ist Laufachse und hat über den Achsbüchsen liegende Tragfedern. Nr. 11-15, 22, 66-68, 96-102, 145-149 und 163-174 haben die Tragfedern der Mittel-(Treib-)Achse über den Achsbüchsen und sind erstere mit der Querfeder der Hinterachse durch grosse und kleine Längenbalanciers so verbunden, dass die Drehpunkte der kleinen Balanciers über den Hinterachsbüchsen liegen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Nr. 205, 209, 214-217, 222 und 230 haben die Federn der gekuppelten Achsen unter den Achsbüchsen liegen und sind erstere durch Längenbalanciers verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Bei Nr. 205 und 209 liegt die Vorderachse in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist; die Tragfedern der Vorderachse liegen im Drehgestelle und sind durch einen Querbalancier verbunden. **Zugehörige Tender: Eilzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.**
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 959,51			67	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 959,51	9 650 / 9 230	13 570 / 12 990	68 / 164	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 959,51			163	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 959,52			165	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 959,52			166	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 959,52			167	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 700,00			168	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 959,51			169	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 959,51			170	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 959,51			171	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 959,51			172	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 959,51			173	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	44 959,51			174	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 230	33,00	11,25	12,20	12,20	35,75	24,40	2 510	42 259,51			205	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 259,51			209	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 230	32,41	10,64	12,14	12,14	34,92	24,28	2 510	42 000,00	9 750 / 9 330	13 650 / 13 070	214 / 215	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00			216	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00			217	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00			222	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00			230	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	29,00	10,34	10,65	10,65	31,64	21,30	2 510	39 234,78			11	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	39 234,77			12	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	39 234,77			15	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	39 234,77			22	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	39 000,00	9 650 / 9 230	13 570 / 12 990	145 / 146	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	39 000,00			147	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	39 000,00			148	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	39 000,00			149	
2	1 700	1 035	180,0	165,0	4 400	28,00	10,40	10,40	10,40	31,20	20,80	2 930	36 000,00			572	**Kat. Hsch. VI.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die gekuppelte Achse liegt hinter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse, die Tragfedern derselben liegen über, die der Treib- und Kuppelachse unter den Achsbüchsen. Die Federn der Vorderachse sind mit denen der Mittel-(Treib-)Achse durch Längenbalanciers und die der Kuppelachse durch Querbalancier verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. **Zugehörige Tender: Eilzugtender Nr. 485—495.**
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	36 000,00			573	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	36 000,00			574	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	36 000,00			575	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	36 000,00			576	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	36 000,00	10 035	14 025	577	
2	1 700	1 035	180,0	165,0	4 400	28,80	10,50	11,00	10,50	32,00	21,50	2 930	26 100,00			578	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	26 100,00			579	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	26 100,00			580	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	26 100,00			581	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	26 100,00			582	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	26 100,00			583	
1	1 845	1 230	159,5	146,0	4 285	26,30	10,33	13,03	5,40	29,26	13,03	1 850	40 938,60	9 430 / 9 010	13 500 / 12 920	249 / 250 / 257	**Kat. H. VI.:** Nr. 249, 250 und 257: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Vorder- und Hinterachse (letztere hinter der Feuerbüchse) sind Laufachsen, 4 ungekuppelte Längsfedern über Mittel- und Vorderachse. 1 Querfeder für die Hinterachse. Stephenson'sche Steuerung mit Händel.
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	40 938,60				
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	41 538,60				
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 064	25,00	10,75	11,75	5,00	27,50	11,75	1 800	40 650,00	9 140 / 8 720	13 210 / 12 630	569 / 570 / 571	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	40 650,00				
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	40 650,00				
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 064	27,08	10,65	14,10	6,00	30,75	14,10	1 800	32 850,00	9 140 / 8 720	13 110 / 12 530	562 / 563 / 564 / 565	**Zugehörige Tender: Eilzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.**
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	32 850,00				
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	32 850,00				
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	32 850,00				

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
18	566	II. VIa.	Bautzen ⊙	Hartmann in Chemnitz.	1868	381	508	E. 15,0	1 177	3 468	180	40	45	5,77	78,47	84,24	0,91
	567	„	Dahlen ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	568	„	Althen ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	544	B. VIa.	Amsterdam ⊙	A. Borsig in Berlin.	1857	381	508	E. 15,0	1 151	3 468	182	40	45	5,59	79,34	84,93	0,91
	545	„	Siegmar ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	546	„	Triest ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	547	„	Borsig ⊙	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	548	„	Weser ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	549	„	Ronneburg ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	550	„	Schmölln ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	551	„	Stein ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	552	„	Görlitz ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	553	„	Böhlen ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	554	„	Posen ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	555	„	Lindau ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	556	„	Breitingen ⊙	„ „ „	1865	381	508	E. 16,0	1 177	3 468	182	40	45	5,86	79,34	85,20	0,91
	557	„	Mosel ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	558	„	Fährbrücke ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	559	„	Gustav Harkort ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	560	„	Elberfeld ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	561	„	Weimar ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
8	193	K. VIII.	Amerika †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1870	406	559	E. 13,0	1 230	3 690	187	40	45	7,41	86,74	94,15	1,32
	194	„	Wartburg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	195	„	Worms †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	196	„	Ems †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	197	„	Moskau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	198	„	Madrid †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	199	„	Warschau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	200	„	Kessler †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

Personenzu

	294	II. IIIb.	Kamenz	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1871	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,24	91,43	1,00
	295	„	Spremberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	296	„	Röhrsdorf	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	297	„	Cottbus	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	298	„	Senftenberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	299	„	Lübben †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	300	„	Sorau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	301	„	Pulsnitz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	302	„	Fünfhundert †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	303	„	Krieg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	304	„	Sedan †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	305	„	Wörth †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	306	„	Kaiser †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	307	„	Friede †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	308	„	Marienbad †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	309	„	Karlsbad †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	201	„	Alsen	„	1872	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	202	„	Düppel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	203	„	Kissingen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	204	„	Meissen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	206	„	Dux	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	310	„	Borna	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	311	„	Frohburg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	312	„	Lobstädt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	313	„	Geithain	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	314	„	Regis	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	315	„	Rochlitz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	316	„	Penig	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	317	„	Wittgensdorf	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	318	„	Narsdorf	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	319	„	Limbach	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Anzahl der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die			im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ L\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.								
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 064	27,98	10,65	14,19	6,00	30,75	14,19	1 800	32 850,00			566	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 850,00			567	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 850,00			568	**Kat. H. VI[a].** Nr. 569—571, 562—568 u. **H. VI[c].:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Vorderachse und Hinterachse (letztere hinter der Feuerbüchse) sind Laufachsen; Vorder- und Mittelachse haben über den Achsbüchsen liegende, durch Längenbalanciers verbundene Tragfedern, die Hinterachse hat eine Quertragfeder. Nr. 569—571 haben Stephenson'sche Steuerung mit Händel, Nr. 562—568 und 544—561 überdies Expansionsschieber mit besonderem Händel. Nr. 569—571 haben Ventile zur Dampfentnahme für den Betrieb eines Pulsometers in Elsterwerda. Zugehörige Tender: Eilzugtender mit Kondensationseinrichtung Nr. 386—413; bei Nichtbenutzung der Kondensation alle Eilzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	40 650,00			544	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			545	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			546	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			547	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			548	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00	9 140	13 110	549	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00	8 720	12 530	550	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00			551	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00			552	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00			553	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00			554	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00			555	
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	40 650,00			556	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			557	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			558	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			559	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			560	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			561	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	5 040	34,68	15,85	10,97	10,97	37,79	21,94	2 510	42 259,51			193	**Kat. K. VIII.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Die beiden Laufachsen sind in einem Drehgestelle mit 2 Längsfedern vereinigt. Die Kuppelachse liegt hinter der Feuerbüchse. Die Federn der gekuppelten Achsen liegen unter den Achsbüchsen und sind durch Längenbalanciers gekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Händel. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Eilzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe
"	"	"	"	"	"	"	Beide Laufachsen zusammen.						42 259,51			194	
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			195	
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51	10 570	14 370	196	
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51	10 150	13 790	197	
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			198	
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			199	
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			200	

Lokomotiven.

2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,42	11,88	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	42 000,00			294	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			295	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			296	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			297	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			298	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			299	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			300	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			301	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			302	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			303	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			304	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			305	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			306	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			307	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 850	308	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	8 990	12 970	309	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			201	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			202	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			203	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			204	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			206	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			310	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			311	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			312	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			313	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			314	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			315	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			316	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			317	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			318	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			319	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
89	320	II. IIIb.	Rötha	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz	1872	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,60
	321	"	Zwenkau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	348	"	St. Privat	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	349	"	Gravelotte	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	350	"	Bitsch	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	351	"	Breisach	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	352	"	Colmar	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	353	"	Forbach	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	354	"	Villiers	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	355	"	Beaumont	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	356	"	Kehl	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	357	"	Pfalzburg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	383	"	Saarburg	"	1872	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,60
	384	"	Weissenburg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	385	"	Genf	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	386	"	Thionville	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	387	"	Thann	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	388	"	Rosswein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	389	"	Nassau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	390	"	Nossen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	391	"	Rosenthal	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	392	"	Wittenberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	393	"	Ulm	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	394	"	Brünn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	395	"	Pilsen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	396	"	Coburg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	397	"	Erfurt	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	398	"	Dessau †	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	399	"	Torgau †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	400	"	Deutschland †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	401	"	Hörde †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	402	"	Witten †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	403	"	Bochum †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	404	"	Neuss †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	405	"	Gladbach †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	673	"	Montevideo	"	1874	406	559	E. 15,0	1 300	3 150	213	40	45	7,25	84,34	91,59	1,60
	674	"	Michigan	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	675	"	Schwanfild	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	676	"	Milwaukee	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	677	"	Caracas	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	678	"	Providence	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	679	"	Bogota	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	680	"	New-Haven ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	681	"	Rochester ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	682	"	Newark ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	683	"	Valparaiso	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	495	"	Bahia	"	1877	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,86	86,00	92,86	1,65
	496	"	Cuba	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	497	"	Havaña	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	498	"	Kansas	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	499	"	Kentucky	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	500	"	Memphis	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	501	"	Prairie †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	502	"	Quebec †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	503	"	Santiago †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	504	"	Tennessee †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	505	"	Utah †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	506	"	San Francisco	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	376	E. IIIb.	Ischl †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,60
	377	"	Essen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	378	"	Gastein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	379	"	Ragatz †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	380	"	Pfäffers †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	381	"	Wildbad	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	382	"	Genua	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**							**Anschaffungskosten**	**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Treibachsen (einschl. der gekuppelten).	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Ausserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}008\ d^2 . l . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{7} Q$, wenn $Z > Z_1$	der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,42	11,36	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	42 000,00			320	**Kat. H. IIIb.** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse mit oben liegenden durch Querbalancier gekuppelten Federn; die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch Längenbalanciers verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Bei Nr. 673 bis 683 liegt die Vorderachse in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Die Tragfedern der Vorderachse liegen im Drehgestelle und sind durch einen Querbalancier vereinigt. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			321	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			348	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			349	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 850	350	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	8 990	12 970	351	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			352	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			353	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			354	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			355	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			356	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			357	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,02	11,41	12,38	12,68	37,17	25,76	3 010	42 000,00			383	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			384	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			385	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			386	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			387	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			388	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			389	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			390	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			391	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			392	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			393	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			394	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			395	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			396	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			397	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			398	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 930	399	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	8 990	13 050	400	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 200,00			401	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 200,00			402	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 200,00			403	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 200,00			404	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 200,00			405	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,70	12,54	12,73	12,73	38,00	25,46	3 190	50 520,00			673	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 520,00			674	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 520,00			675	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			676	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			677	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			678	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			679	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			680	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			681	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			682	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			683	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	31,78	12,02	11,99	11,99	36,00	23,98	3 010	28 143,00			495	**Kat. H. IIIb.** Nr. 495 bis 506: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Längsfedern über der Vorder- und unter der Treibachse, eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			496	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			497	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			498	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			499	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00	10 050	14 200	500	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63	9 420	13 320	501	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			502	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			503	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			504	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			505	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			506	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	31,20	11,45	11,55	11,55	34,55	23,10	3 010	42 000,00			376	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			377	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 930	378	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	8 990	13 050	379	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			380	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			381	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			382	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	421	K. III b.	Stolpen †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,69
	422	„	Neustadt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	423	„	Ebersbach †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
21	424	„	Eybau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	425	„	Colditz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	426	„	Bockau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	427	„	Dohna †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	428	„	Eibenstock †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	429	„	Geyer †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	430	„	Grünthal †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	431	„	Herrnhut †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	432	„	Kohren	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	433	„	Hartha	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	434	„	Brandis †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	406	Schw. III b.	Boston †	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1873	406	559	E. 14,5	1 300	3 152	213	40	45	7,18	84,39	91,57	1,59
	407	„	Chicago †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	408	„	Jackson	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	409	„	Montreal †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	410	„	Brooklyn †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	411	„	New-York	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	412	„	Philadelphia	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	413	„	Richmond †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	414	„	Washington	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	415	„	Cincinnati †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	435	„	Albany †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	436	„	Baltimore †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	437	„	Buffalo †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	438	„	Charleston	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	439	„	Cleveland †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	440	„	Detroit †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
32	441	„	St. Louis †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	442	„	Mobile †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	443	„	Louisville	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	444	„	New-Orleans †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	445	„	Ottawa †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	446	„	Pittsburg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	696	„	Madison ✕	„	1875	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	205	40	45	7,02	83,95	90,97	1,52
	697	„	Maine ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	698	„	Merida ✕	„	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	699	„	Margarita ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	700	„	Minnesota ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	701	„	Montana ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	702	„	Madeira ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	703	„	Maldonado ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	704	„	Martinique ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	705	„	Mendoza ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	480	IIsch. III b.	Alabama †	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,90	86,00	92,90	1,65
	481	„	Carolina	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	482	„	Dakota †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	483	„	Erie †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	484	„	Georgia	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	485	„	Halifax †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	486	„	Jersey †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
15	487	„	Kensington	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	488	„	Lima †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	489	„	Mexico	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	490	„	Mississippi †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	491	„	Missouri	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	492	„	Nevada †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	493	„	Ohio	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	494	„	Panama	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.					**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Achse: Vorder-	Achse: Mittel-	Achse: Hinter-	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6\,d^2.\,L\,p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4}\,Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	33,29	10,81	12,89	12,89	36,59	25,78	3 010	48 229,53			421	**Kat. K. III b.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse mit oben liegenden durch einen Querbalancier gekuppelten Federn; die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch Längenbalanciers verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube, Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			422	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			423	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			424	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			425	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53	9 620	13 930	426	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52	8 990	13 050	427	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			428	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			429	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			430	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			431	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 000,00			432	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 000,00			433	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 000,00			434	
1 560	1 035	170,0	170,0	3 950	34,17	10,91	13,28	13,28	37,47	26,56	3 010	46 902,01			406	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			407	
"	"	"	"	3 980	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			408	
"	"	"	"	3 950	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			409	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			410	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			411	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			412	**Kat. Schw. III b.** Nr. 406—415 u. 435—446: Anordnung von Rahmen, Cylinder, Achsen, Federn, Steuerung, Apparat zum Fahren mit Gegendampf wie bei Kat. K. III b. Die Vorderachse liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			413	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			414	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01	9 950	14 070	415	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51	9 320	13 190	435	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			436	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			437	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 800,00			438	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			439	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			440	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			441	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			442	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 800,00			443	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			444	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			445	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			446	
1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	34,10	11,25	13,28	13,28	37,91	26,56	3 010	55 500,00			696	**Kat. Schw. III b.** Nr. 696—705: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist; Längsfedern über der Vorder- und unter der Treibachse, eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			697	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			698	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			699	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00	10 060	14 250	700	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00	9 430	13 370	701	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			702	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			703	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			704	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			705	
1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	31,99	11,96	12,10	11,78	35,79	23,82	3 010	28 709,51			480	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			481	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			482	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			483	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			484	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			485	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			486	**Kat. Hsch. III b.:** Wie bei Kat. H. III b. Nr. 495—506.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00	10 050	14 200	487	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64	9 420	13 320	488	Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			489	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			490	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			491	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			492	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			493	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			494	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
																	Lokomotiven
	1	II. III.	Saxonia	Hartmann in Chemnitz.	1854	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,25
	2	„	Bavaria	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	3	„	Iris	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	4	„	Löwe	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	41	„	Jaguar	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	74	„	Mittweida	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	42	„	Biber	„ „ „	1855	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	43	„	Wallross	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	47	„	Drache	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	48	„	Altenburg	„ „ „	1855	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
	49	„	Werdau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	75	„	Ostrau	„ „ „	1855	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,25
	50	„	Plauen	„ „ „	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
	51	„	Pleisse	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	52	„	Mulde	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	76	„	Stauchitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	77	„	Oberlichtenau	„ „ „	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,25
	78	„	Ernstthal	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	229	„	Bastei	„ „ „	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
	240	„	Lilienstein	„ „ „	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,25
	241	„	Spree	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	242	„	Neisse	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	5	„	Hirsch	„ „ „	1857	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,25
	6	„	Adler	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	10	„	Tiger	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	79	„	Erlau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	80	„	Lichtenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	81	„	St. Egidien	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	243	„	Atalante	„ „ „	1857	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,25
	244	„	Pillnitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	245	„	Gravenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	246	„	Friedland	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	337	„	Hammerstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	82	„	Glauchau	„ „ „	1858	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,25
	83	„	Schönburg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	84	„	Meerane	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	85	„	Hohenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	247	„	Mercur	„ „ „	1861	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,68	84,12	90,81	1,25
	248	„	Uranus	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
85	258	„	Bodenbach	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	259	„	Venus	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	260	„	Tellus	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	261	„	Pallas ✕	„ „ „	1863	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	262	„	Ceres ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	263	„	Vesta ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	338	„	Ehrenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	118	„	Treuen	„ „ „	1864	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,68	84,12	91,01	1,25
	119	„	Lengenfeld	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	120	„	Auerbach	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	121	„	Falkenstein	„ „ „	1865	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	122	„	Oelsnitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	123	„	Schöneck	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	124	„	Adorf	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	125	„	Neukirchen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	126	„	Elster	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	127	„	Brambach	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	128	„	Franzensbad	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	129	„	Eger	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	130	„	Bayreuth	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	131	„	Amberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	132	„	Voigtland	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	133	„	Osterland	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	134	„	Landshut	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	135	„	Passau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	136	„	Linz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
	Achsen und Räder.					Gewicht.											
ahl sen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{D_{cm}^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
	gemischte Züge.																
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	41 400,00			1	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			2	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			3	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			4	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 500,00			41	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	40 500,00			74	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			42	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 500,00			43	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	43 500,00			47	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			48	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			49	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			75	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			50	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			51	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			52	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			76	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	43 500,00			77	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			78	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			229	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			240	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			241	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00	10 230 / 9 420	14 480 / 13 300	242	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	43 661,10			5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 661,10			6	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	43 661,10			10	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			79	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			80	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			81	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			243	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			244	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			245	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			246	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	42 888,60			337	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	43 500,00			82	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			83	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			84	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			85	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 638,60			247	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			248	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			258	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			259	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			260	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			261	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			262	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			263	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 938,60			338	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,60	8,40	12,75	12,75	33,90	25,50	3 300	42 300,00			118	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			119	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			120	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			121	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			122	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			123	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			124	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			125	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			126	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	10 260 / 9 450	14 590 / 13 560	127	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			128	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			129	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			130	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			131	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			132	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			133	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			134	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			135	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			136	

Kat. H. III.: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vo der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Stephenson'sche Steuerung. Nr. 1—4, 10, 41, 42, 47—52, 118—136, 264 und 266—270 haben Dampfschlittenbremse, Nr. 271-280 Dampfklotzbremse, Nr. 43 hat Dampfbandbremse und Nr. 265 Apparat zum Fahren mit Gegendampf.

Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	264	II. III.	Odin	Hartmann in Chemnitz.	1865	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,51	84,13	90,64	1,25
	265	„	Thor	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	266	„	Baldur	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	267	„	Freia	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	268	„	Iduna	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	339	„	Mandau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	269	„	Atlas	„ „ „	1866	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	270	„	Vulcan	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	271	„	Titan	„ „ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	272	„	Cyclop	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	273	„	Amazone	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	274	„	Carl der Grosse	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	275	„	Centaur	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	276	„	Gigant	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	277	„	Triton	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	278	„	Boreas	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	279	„	Argo	„ „ „	1868	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	280	„	Jason	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	340	„	Hochwald	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7,03	84,13	91,16	1,25
	341	„	Lausche	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
3	35	W. III.	Phönix	F. Wöhlert in Berlin.	1852	406	610	E. 16,0	1 180	4 289	180	40	45	7,08	97,04	104,12	1,32
	36	„	Büffel	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	37	„	Salamander	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
3	44	B. III.	Leipzig	A. Borsig in Berlin.	1855	406	610	E. 14,0	1 220	4 195	182	40	45	7,20	95,88	103,08	1,22
	45	„	Zwickau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	46	„	Hof	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1	73	B. IIIa.	Waldheim	A. Borsig in Berlin.	1853	381	610	E. 16,0	1 190	3 076	198	40	45	7,61	76,56	84,17	1,27
2	225	W. IIIa.	Breslau	F. Wöhlert in Berlin.	1853	406	610	E. 16,0	1 295	3 207	183	40	45	6,84	73,77	80,61	1,22
	226	„	Wöhlert	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1	228	II. IIIa.	Eisenach	Hartmann in Chemnitz.	1853	406	610	E. 14,5	1 220	3 131	185	40	45	6,47	72,81	79,28	1,18
	584	K. III.	Borsdorf ⊙ †	E. Kessler in Esslingen.	1866	406	612	E. 15,0	1 180	4 260	180	40	45	7,22	96,39	103,61	1,11
	585	„	Leisnig ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	586	„	Deutschenbora ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	587	„	Grossbothen ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	588	„	Lichtenberg ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	589	„	Grimma ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	590	„	Tanndorf ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	591	„	Sayda ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	592	„	Grossenhain ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	593	„	Zella ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	594	„	Pest ⊙ †	„ „ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	595	„	Priestewitz ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	596	„	Coswig ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
29	597	„	Mannheim ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	598	„	Dortmund ⊙ †	„ „ „	1868	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	599	„	Minden ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	600	„	Gotha ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	601	„	Aachen †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	602	„	Giessen ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	603	„	Ortrand ⊙ †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
Zahl der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,00	8,70	12,30	12,30	33,30	24,60	3 300	45 146,55			264	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,55			265	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,50			266	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,00			267	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,00			268	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 938,60			339	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 303,55			269	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 278,10			270	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70			271	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70	10 260	14 590	272	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30	9 450	13 560	273	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			274	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			275	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			276	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			277	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			278	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 646,60			279	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 646,60			280	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 751,35			340	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 751,35			341	**Kat. W. III.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. H. III. Von den 4 Längsfedern liegen 2 über den Vorderachsbüchsen, 2 zwischen den Treib- und Kuppelachsbüchsen in einer Weise, dass die Wirkung jeder dieser beiden Federn durch einen Balancier auf 2 Achsbüchsen übertragen wird. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfklotzbremse. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
2	1 555	1 035	144,0	136,0	3 270	26,00	6,45	11,40	11,40	29,25	22,80	2 720	39 150,00	10 030	14 270	35	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	39 150,00	9 400	13 390	36	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 150,00			37	
2	1 555	1 035	170,0	140,0	3 295	28,71	5,80	13,30	13,30	32,40	26,60	3 300	42 633,97	10 090	14 250	44	**Kat. B. III.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen und Federn wie bei Kat. H. III. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfbandbremse bei Nr. 44. Dampfschuhbremse bei Nr. 45 und 46. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 633,97	9 460	13 370	45	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 633,96			46	
2	1 555	1 035	157,0	157,0	4 110	25,10	9,00	9,40	9,40	27,80	18,80	2 390	42 300,00	9 700	13 670		**Kat. B. III$_a$., W. III$_a$.** und **H. III$_a$.** Nr. 73, 225, 226, 228: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Achsen, bei Nr. 73 auch Federn und Steuerung wie bei Kat. B. VI.; Nr. 225 u. 226 Federn wie bei Schl. III; Steuerung nach Gooch mit Händel. Nr. 228 hat Längsfedern über der Vorderachse, 2 dergleichen tiefliegende zwischen Treib- u. Kuppelachse. Die Wirkung der letzteren Federn wird auf 4 gleicharmigen über den Achsbüchsen liegenden Längenbalanciers übertragen. Steuerung nach Stephenson mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
														9 070	12 790	73	
2	1 525	1 035	160,0	122,0	4 020	24,00	11,00	8,40	8,40	27,80	16,80	2 770	42 357,40	9 570	13 870	225	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 357,40			226	
2	1 540	1 035	145,0	129,0	4 000	23,50	11,20	7,45	7,45	26,10	14,90	2 480	42 382,65	8 910	12 970	228	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	31,82	8,49	13,27	13,27	35,23	26,74	3 550	39 000,00			584	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 000,00			585	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			586	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 000,00			587	**Kat. K. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Nr. 584—603 mit Dampfschlittenbremse; Stephenson'sche Steuerung bei Nr. 584—603 und 609—612 mit Händel und bei Nr. 604—608 mit Schraube. Nr. 604—612 mit Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: zu Nr. 584—600, 602 und 603 die Personen- und Güterzugtender mit Kondensationseinrichtung Nr. 441—472 (s. auch Kat. K. V.); b Nichtbenutzung der Kondensation Nr. 584—600, 602, 603, sowie zu Nr und 604—612 alle Personen- und G zugtender mit normaler Kuppelu Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			588	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 000,00			589	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 000,00			590	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			591	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 000,00			592	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 000,00	10 040	14 160	593	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00	9 410	13 280	594	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 000,00			595	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 000,00			596	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 000,00			597	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 000,00			598	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 000,00			599	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 000,00			600	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 000,00			601	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			602	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 000,00			603	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.
	604	K. III.	Moldau †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,18	94,24	101,42	1,11
	605	"	Ruhland †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	606	"	Kohlfurt †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	607	"	Triebisch †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	608	"	Esslingen †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	609	"	Lohmen	"	1875	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,18	94,24	101,40	1,11
	610	"	Gmunden	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	611	"	Gratz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	612	"	Miltitz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	663	Schi. III.	Heidelberg	Schichau in Elbing.	1875	432	559	E. 14,0	1 330	4 100	177	45	50	7,00	102,81	109,81	1,55
	664	"	Cassel	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	665	"	Falkenau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	666	"	Frankenstein	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8	667	"	Wolfsgefärth	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	668	"	Weischlitz	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	669	"	Berga	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	670	"	Elsterberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	25	H. VII.	Euler	Hartmann in Chemnitz.	1868	406	559	St. 10,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	181	"	Mariotte	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	281	"	Abrah. G. Werner	" " "	1868	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	282	"	Heinr. Cotta	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	283	"	Wittekind	" " "	1869	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	284	"	Friedrich der Weise	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	285	"	Kurfürst Moritz	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	286	"	August der Starke	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	655	"	Keppler	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 14,5	1 280	3 750	182	40	45	6,91	85,79	92,70	1,24
	656	"	Watt †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
22	657	"	Fulton †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	658	"	Leibnitz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	659	"	Siegfried ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	684	"	Breithaupt †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	685	"	Humboldt ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	686	"	Bernoulli	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	687	"	Liebig †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	660	"	Schill ✕	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	661	"	Volta	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	662	"	Blücher	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	671	"	Hengist	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	672	"	Horsa	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	182	Schw. VII	Otto der Reiche	Schwartzkopff in Berlin.	1869	420	559	St. 10,0	1 305	3 810	184	40	45	6,69	88,12	94,81	1,16
	183	"	Friedr. der Streitbare	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	184	"	Albrecht der Beherzte	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	185	"	Luther	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10	186	"	Stephenson	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	187	"	G. E. Lessing	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	188	"	Haus Wettin	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	189	"	Herschel	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	190	"	Melanchthon	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	191	"	Barb. Uttmann	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Lastzu

	60	H. V.	Reichenbach	Hartmann in Chemnitz.	1859	457	610	E. 16,0	1 278	4 202	197	40	45	7,78	104,05	111,83	1,35
	61	"	Hamburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	62	"	Magdeburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	63	"	Gebhardsberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	90	"	Nürnberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	91	"	Reuth	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	92	"	Bremen	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	93	"	Frankfurt	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	94	"	Crimmitschau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	95	"	Bamberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	7	"	Falke	" " "	1861	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
	8	"	Schwan	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	9	"	Bär	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	103	"	Regensburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	104	"	Salzburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**							**Anschaffungskosten**	**Lokomotive nebst Tender.**			
Zahl der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	55 200,00			604	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 200,00			605	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 200,00			606	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 200,00			607	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 200,00	10 040	14 160	608	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	37 500,00	9 410	13 280	609	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 500,00	"		610	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 500,00			611	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 500,00			612	
2	1 525	1 020	178,0	159,0	3 295	30,86	9,22	12,71	12,71	34,64	25,42	3 690	47 700,00			663	**Kat. Schl. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern liegen 2 über den Laufachsbüchsen, die übrigen unter den Treib- und Kuppelachsbüchsen, verbunden durch Längenbalanciers. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			664	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			665	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00	10 440	14 680	666	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00	9 810	13 800	667	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			668	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			669	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			670	
2	1 715	—	170,0	—	2 600	25,08	14,12	—	14,47	28,59	28,59	2 740	37 500,00	9 380	13 890	25	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00	8 750	13 010	181	
2	1 390	—	170,0	—	2 600	24,48	13,86	—	14,22	28,08	28,08	3 380	37 666,45			281	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 681,65			282	
2	1 555	—	170,0	—	2 600	25,05	14,32	—	14,32	28,65	28,65	3 020	36 000,00	9 590	14 100	283	**Kat. H. VII.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die 2 gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse. Die Federn sind ungekuppelt und liegen bei Nr. 25, 181, 281—286 über und bei Nr. 655—662, 671, 672 und 684—687 unter den Achsbüchsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 25, 181, 283—286; mit Schraube bei Nr. 281 und 282. Allan'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 655—662, 671, 672 und 684—687. Apparat zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 281—286, 655—662, 671, 672, 685 und 687. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	36 000,00	8 960	13 220	284	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	36 000,00			285	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	36 000,00			286	
2	1 390	—	170,0	—	2 600	25,69	14,74	—	14,55	29,29	29,29	3 580	58 500,00			655	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 713,34			656	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 713,34			657	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			658	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			659	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 513,34			684	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 300,00	9 380	13 890	685	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 300,00	8 750	13 010	686	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 513,34			687	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			660	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			661	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			662	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	44 000,00			671	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	44 000,00			672	
2	1 555	—	170,0	—	2 590	24,10	14,50	—	13,30	27,80	27,80	3 230	37 500,00			182	**Kat. Schw. VII.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei H. VII. Von den 4 unter den Achsbüchsen liegenden Federn sind die beiden der Hinterachse durch einen Querbalancier verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Nr. 189—191 haben normale Kuppelung zur direkten Wasserhebung. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			183	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			184	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00	9 220	13 790	185	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00	8 590	12 910	186	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			187	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			188	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			189	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	38 904,00			190	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	38 904,00			191	

Lokomotiven.

3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,62	12,17	12,62	12,62	37,41	37,41	4 670	51 600,00			60	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			61	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			62	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			63	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			90	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			91	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00	10 010	14 720	92	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00	9 380	13 840	93	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			94	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			95	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,62	12,17	12,62	12,62	37,41	37,41	4 670	47 850,00			7	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			8	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			9	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			103	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			104	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	251	B. V.	Granaten	Hartmann in Chemnitz.	1861	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
	252	„	Edle Krone	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	253	„	Silberblick	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	105	„	Innsbruck	„ „ „	1862	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
	106	„	Augsburg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	107	„	Würzburg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	254	„	Himmelfahrt	„ „ „	1862	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
	255	„	Goldne Pforte	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	256	„	Freudenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	138	„	Neumark	„ „ „	1865	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,70	104,23	112,02	1,30
	139	„	Netzschkau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	140	„	Herlasgrün	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	141	„	Heidelspitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	142	„	Mehltheuer	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	143	„	Abendberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	144	„	Bellalp	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	151	„	Bellhorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	152	„	Birghorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	154	„	Bötzberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	155	„	Stockhorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	156	„	Bundalp	„ „ „	1866	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	158	„	Breithorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	159	„	Klausen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	162	„	Düdengrat	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	137	„	Sulzfluh	„ „ „	1868	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	150	„	Feehorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	153	„	Mont Collon	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	157	„	Franzenshöhe	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	160	„	Fornopass	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	161	„	Sattelhorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	177	„	Contoberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	178	„	Glyshorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
93	179	„	Untersberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	180	„	Sustenhorn	„ „ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	192	„	Mönch	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	199	40	45	7,88	105,29	113,17	1,41
	287	„	Taunus	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	288	„	Semmering	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	289	„	Gotthard	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	290	„	Simplon	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	291	„	Splügen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	292	„	Jungfrau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	293	„	Spessart	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	207	„	Pöhlberg	„	1871	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	208	„	Pabststein	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	212	„	Landskrone	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	461	„	Aetna	„	1875	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04	1,41
	462	„	Dolomit	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	463	„	Faulhorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	464	„	Hochjoch	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	465	„	Julier	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	466	„	Leopoldsberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	467	„	Matterhorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	468	„	Ortler	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	469	„	Finstermünz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	470	„	Niederwald	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	471	„	Rheinstein	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	472	„	Rosstrappe	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	473	„	Waldspitz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	474	„	Vesuv	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	507	„	Bernkogel	„	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,98	106,85	114,83	1,41
	508	„	Fuchsberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	509	„	Grossglockner	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	510	„	Kaiserkrone	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	511	„	Monte Baldo	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	512	„	Monte Cristallo	„	1877	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	513	„	Rheinfels	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	210	„	Tausend	„	1878	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86	1,41
	211	„	Fichtelberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	332	„	Montblanc	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	333	„	Wellhorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
	Achsen und Räder.					**Gewicht.**											
Anzahl der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot L \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	1 390	—	159,5	—	3 150	32,25	12,25	12,00	11,75	36,00	36,00	4 670	47 661,00			251	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00			252	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00			253	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,62	12,17	12,62	12,62	37,41	37,41	4 670	47 850,00			105	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			106	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			107	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	32,25	12,25	12,00	11,75	36,00	36,00	4 670	47 661,00			254	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00			255	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00			256	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,59	11,22	13,03	13,03	37,28	37,28	4 670	48 750,00			138	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			139	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			140	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			141	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			142	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			143	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			144	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00	10 010 / 9 380	14 720 / 13 840	151	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			152	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			154	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			155	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			156	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			158	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			159	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			162	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			137	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			150	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			153	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			157	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			160	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			161	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00			177	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00			178	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00			179	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00			180	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	34,33	12,28	12,92	12,92	38,12	38,12	4 670	45 000,00			192	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			287	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			288	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			289	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00	10 110 / 9 480	14 820 / 13 940	290	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			291	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			292	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			293	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			207	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			208	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			212	
3	1 390	—	159,5	—	3 400	34,65	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	41 700,00			461	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			462	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			463	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			464	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			465	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			466	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			467	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			468	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			469	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			470	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			471	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00	10 360 / 9 730	14 970 / 14 090	472	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			473	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			474	
3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,41	13,95	12,61	12,61	39,17	39,17	4 670	28 143,00			507	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			508	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			509	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			510	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			511	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			512	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			513	
3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,57	14,10	12,62	12,62	39,34	39,34	4 670	45 000,00			210	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			211	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			332	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			333	

Kat. H. V.: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse. Die 6 Längsfedern, von denen die der beiden hinteren Achsen durch Längenbalanciers gekuppelt sind, liegen bei Nr. 7-9, 60-63, 90-95, 103-107, 137-144, 150-162, 177-180, 251-256 über den Achsbüchsen, bei Nr. 192, 207, 208, 210-212, 287-293, 332-335, 358-363, 461-474 und 507-513 unter denselben. Gooch'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 7-9, 60-63, 90-95, 103-107, 137-144, 150-162, 177-180, 192, 251-256, 287-293; mit Schraube bei Nr. 207, 208 und 212; Allan'sche Steuerung mit Schraube bei Nr. 210, 211, 332-335, 358-363, 461-474, 507-513. Apparat zum Fahren mit Gegendampf und Dampfklotzbremse bei Nr. 192, 207, 208, 210-212, 287-293, 332-335, 358-363, 461-474, 507-513; Dampfschlittenbremse bei Nr. 7-9, 61, 62, 90-95, 104, 105, 138-143, 151, 152, 154-156, 158, 159, 162, 252, 253 und 256; Dampfbandbremse bei Nr. 160; Dampfklotzbremse bei Nr. 60, 63, 103, 106, 107, 137, 144, 150, 153, 157, 161, 177-180, 251, 254 und 255. Rauchverbrennungsapparat bei Nr. 91.

Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	334	II. V.	Sentis	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1878	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86	1,41
	335	„	Eiger	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	358	„	Auersberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	359	„	Colmberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	360	„	Kahlenberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	361	„	Greifenstein	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	362	„	Katzenstein	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	363	„	Sandberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	322	Schw. V.	Pilatus	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) in Berlin.	1871	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41
	323	„	Furka	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	324	„	Harz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	325	„	Monte Rosa	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	326	„	Wetterhorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	327	„	Bernina	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	328	„	Schreckhorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	329	„	Zermatt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	330	„	Tödi	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	331	„	Grimsel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	369	„	Rothhorn ✕	„	1872	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41
	370	„	Burgberg ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	371	„	Wendelstein ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	372	„	Borsberg ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	373	„	Scheibenberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	374	„	Gemmi	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
35	375	„	Watzmann	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	416	„	Albis	„	1873	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	417	„	Winterberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	418	„	Drachenfels	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	419	„	Brocken	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	447	„	Rolandseck	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	448	„	Loreley	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	449	„	Gaisberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	450	„	Hirtstein	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	451	„	Arlberg	„	1874	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41
	452	„	Brenner	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	453	„	Donnersberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	454	„	Eifel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	455	„	Forstenberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	456	„	Grenzhorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	457	„	Hohe Salve	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	458	„	Hohe Göll	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	459	„	Karst	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	460	„	Martinswand	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	516	K. V.	Arnberg ⊙	E. Kessler in Esslingen.	1868	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	197	40	45	7,70	108,46	116,16	1,36
	517	„	Balmhorn ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	518	„	Beatenberg ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	519	„	Hasliberg ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	514	„	St. Bernhard ⊙	„ „ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	515	„	Dachstein ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	520	„	Bieberstein ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	521	„	Blümlisalp ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
16	522	„	Kynast ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	523	„	Plassenstein ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	524	„	Daubenhorn ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	525	„	Distelalp ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	526	„	Thorstein	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	213	40	45	8,24	117,27	125,51	1,44
	527	„	Kesselberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	528	„	Dorenberg	„	1873	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	529	„	Zwiselalp	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	530	Sigl V.	Tauern	G. Sigl in Wien.	1874	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,35	113,42	121,77	1,53
	531	„	Engelhorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	532	„	Axenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	533	„	Grindelwald	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
8	534	„	Etzelstock	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	535	„	Hohenstaufen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	536	„	Mont Cenis	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	537	„	Rigi	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.					Gewicht.											
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{D_{cm}^2 \cdot L \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.	im Ganzen.							
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
1 390	—	170,0	—	3 400	34,57	14,10	12,62	12,62	39,34	39,34	4 670	45 000,00			334	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 000,00			335	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 000,00			358	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 000,00	10 360	14 970	359	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 000,00	9 730	14 090	360	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 000,00			361	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 000,00			362	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 000,00			363	
1 390	—	159,5	—	3 150	33,72	13,40	12,04	12,04	37,48	37,48	4 670	45 258,75			322	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 258,75			323	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 258,75			324	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 258,75			325	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 312,30			326	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 312,30			327	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 312,30			328	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 312,30			329	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 312,30			330	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	45 312,30			331	
1 390	—	159,5	—	3 150	34,20	12,76	12,00	12,00	37,96	37,96	4 670	46 391,30	10 110	14 820	369	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	46 391,30	9 480	13 940	370	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	46 416,75			371	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	46 416,75			372	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	46 416,75			373	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	46 416,75			374	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	46 456,80			375	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	47 692,50			416	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	47 692,50			417	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	47 692,50			418	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	47 692,50			419	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	50 700,00			447	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	50 700,00			448	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	50 700,00			449	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	50 700,00			450	
1 390	—	159,5	—	3 350	34,73	13,67	12,41	12,41	38,49	38,49	4 670	56 756,65			451	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	56 756,65			452	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	56 756,65			453	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	56 756,65			454	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	56 756,65	10 310	14 820	455	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	56 756,65	9 680	13 940	456	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	56 756,65			457	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	56 756,65			458	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	56 756,65			459	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	56 756,50			460	
1 380	—	165,0	—	3 330	34,28	12,35	13,43	13,43	39,21	39,21	4 170	49 050,00			516	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	49 050,00			517	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	49 050,00			518	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	49 050,00			519	
”	—	181,0	—	”	”	”	”	”	”	”	5 000	44 400,00			514	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	4 170	44 400,00	10 300	14 730	515	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	5 000	44 400,00	9 670	13 850	520	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	44 400,00			521	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	44 400,00			522	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	4 170	44 400,00			523	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	5 000	44 400,00			524	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	4 170	44 400,00			525	
1 380	—	181,0	—	3 330	33,50	11,16	13,17	13,17	37,50	37,50	5 000	43 350,00			526	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	43 350,00	10 390	14 810	527	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	43 350,00	9 720	13 900	528	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	43 350,00			529	
1 380	—	181,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	46 500,00			530	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	46 500,00			531	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	46 500,00			532	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	46 500,00	10 390	14 810	533	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	46 500,00	9 720	13 900	534	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	46 500,00			535	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	46 500,00			536	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	46 500,00			537	

Kat. Schw. V.: Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen, Federn, Bremse etc. wie bei Nr. 192 der Kat. H. V. Bei Nr. 322 bis 331 Gooch'sche Steuerung mit Schraube; bei Nr. 369—375, 416—419 und 447—460 Allan'sche Steuerung mit Schraube.
Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

Kat. K. V.: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind 4 durch Längenbalanciers gekuppelt und zwar bei Nr. 514—525 Mittel- mit Hinterachsfedern, bei Nr. 526—529 Mittel- mit Vorderachsfedern. Ferner haben Nr. 514—525 Stephenson'sche Steuerung mit Händel und Dampfschlittenbremse, hingegen Nr. 526—529 Stephenson'sche Steuerung mit Schraube und Apparat zum Fahren mit Gegendampf.
Zugehörige Tender: zu Nr. 514 bis 525 die Personen- und Güterzugtender mit Kondensationseinrichtung Nr. 441 bis 472 (s. auch Kat. K. III.); bei Nichtbenutzung der Kondensation zu Nr. 514 bis 525, sowie zu Nr. 526—529 alle Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

Kat. Sigl V.: Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. K. V. Längsfedern der Treib- und hinteren Kuppelachse liegen unten und sind durch Längenbalanciers verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf und Dampfklotzbremse.
Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
11	475	Hsch. V.	Badelwand	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	1,41
	476	„	Kyffhäuser	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	477	„	Gotzenalp	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	478	„	Schwarzwald	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	479	„	Odenwald	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	538	„	Finsteraarhorn	„	1876	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,05	113,42	121,47	1,52
	539	„	Galmihorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	540	„	Zugspitz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	541	„	Glärnisch	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	542	„	Burgenstein	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	543	„	Doldenhorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
4	231	II. V a.	Glückauf ✕	Hartmann in Chemnitz.	1855	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,68	84,47	91,15	1,25
	232	„	Richard ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	233	„	Tharandt ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	234	„	Neue Hoffnung	„ „ „	1863	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,57	84,47	91,04	1,25
4	86	II. I. T.	Gössnitz	Hartmann in Chemnitz.	1858	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,98
	87	„	Schönbörnchen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	637	„	Greiz	„ „ „	1865	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	638	„	Brunn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1	336	C. I.	Zittau	Cockerill in Seraing resp. Egesdorff in Linden und eigene Werkstatt.	1847 1869	355	559	E. 12,0	1 040	3 939	117	45	50	5,25	65,17	70,42	0,99
8	26	II. II. T.	Luchs ✕	Hartmann in Chemnitz.	1851	381	610	E. 12,0	1 040	4 013	139	40	45	5,82	70,12	75,95	1,05
	27	„	Wolf	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	28	„	Hyäne ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	29	„	Eber	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	30	„	Alligator	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	31	„	Göltzschthal	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	33	„	Casuar	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	34	„	Elsterthal	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	38	B. II.	Delphin	A. Borsig in Berlin.	1852	381	610	E. 14,0	1 072	4 167	143	40	45	6,05	74,90	80,95	1,18
	39	„	Vampyr	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	40	„	Gazelle	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
11	614	„	Faust ⊙	„ „ „	1852	381	610	E. 11,5	1 072	4 198	143	40	45	5,04	75,41	80,45	0,98
	618	„	Kötzschenbroda ⊙	„ „ „	1856	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	619	„	Elsterwerda ⊙	„ „ „	1857	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	621	„	Basel ⊙	„ „ „	1858	381	610	E. 12,0	1 072	4 198	143	40	45	5,08	75,46	80,54	0,99
	622	„	Röderau ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	623	„	Oder ⊙	„ „ „	1859	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	624	„	Oederan ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	625	„	Neckar	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
3	632	B. II. T.	Stollen	„ „ „	1854	381	610	E. 13,0	1 072	3 465	143	40	45	4,78	62,28	67,06	0,92
	633	„	Erz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	634	„	Leder	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
isen und Räder.					Gewicht.								Lokomotive nebst Tender.			
D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Achse. Vorder-	Achse. Mittel-	Achse. Hinter-	Im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}866\ d^2\ l\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4}\ Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.			Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
380	—	170,0	—	3 400	35,00	13,30	12,80	12,30	38,90	38,90	4 710	30 600,00			475	**Kat. Hsch. V.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. K. V. Die Längsfedern, welche zwischen der Treib- und hinteren Kuppelachse durch Längenbalanciers verbunden sind, liegen unter den Achsbüchsen. Nr. 475—479 Allan'sche Steuerung mit Schraube und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Nr. 538—543 Stephenson'sche Steuerung mit Schraube. Sämmtlich mit Dampfklotzbremse. Zugehörige Tender: Personen- und Gütерzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
'	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 600,00	10 360	14 970	476	
'	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 600,00	9 730	14 090	477	
'	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 600,00			478	
'	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 600,00			479	
380	—	180,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	29 325,00			538	
'	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00			539	
'	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00	10 440	14 880	540	
'	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00	9 810	14 000	541	
'	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00			542	
'	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00			543	
390	—	159,5	—	3 050	23,65	8,73	8,89	8,78	26,40	26,40	2 680	42 300,00			231	**Kat. H. Vs.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. H. V. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Die 6 Längsfedern sind nicht gekuppelt. Zugehörige Tender: Personen- und Gütерzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
'	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	42 300,00	9 990	14 430	232	
'	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	42 300,00	9 360	13 550	233	
390	—	159,5	—	3 050	25,00	9,30	9,36	9,15	27,75	27,75	2 680	45 000,00			234	
570	1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	28,80	2 020	43 500,00	3 200	9 150	86	**Kat. H. I. T.** und **C. I.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Federn sind die der gekuppelten Achsen durch Längenbalanciers verbunden, ausgenommen bei Nr. 336 mit durchaus ungekuppelten Federn. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Bei Nr. 86 und 87 Schraubenbremse, bei Nr. 637 und 638 ausser Schraubenbremse an der Hinterachse auch Dampfschlittenbremse. Wasserbehälter von 2,22 cbm und Kohlenraum von 1,20 cbm Inhalt. Zugehöriger Tender: zu Nr. 336 Personen- und Gütерzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	43 500,00			87	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	2 170	47 148,00	3 200	8 990	637	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 148,00			638	
550	1 050	152,0	140,0	3 145	23,94	6,58	9,78	9,88	26,14	19,61	2 820	44 094,00	9 910	13 940	336	
													9 280	13 060		
555	1 035	159,5	140,0	3 300	25,72	6,58	12,81	12,81	32,15	25,62	1 910	40 007,78			26	**Kat. H. II. T.** und **B. II.** Nr. 38 bis 40: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Bei Nr. 26-31, 33 und 34 Wasserbehälter von 2,83 cbm und Kohlenraum von 1,20 cbm Inhalt, sowie Schraubenbremse an der Hinterachse, Nr. 26 und 28 ausserdem Heberleinbremse. Bei Nr. 38-40 Dampfschlittenbremse. Zugehörige Tender: zu Nr. 38-40 Personen- und Gütерzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	38 700,00			27	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	40 007,78			28	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	38 700,00			29	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	38 700,00	3 300	8 940	30	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	40 946,45			31	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	38 700,00			33	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 384,40			34	
555	1 035	157,0	143,0	3 280	23,75	5,80	10,60	10,60	27,00	21,20	2 390	34 781,00	9 910	14 080	38	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	34 781,00	9 280	13 150	39	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	34 781,00			40	
380	1 035	144,0	117,0	3 350	23,52	6,28	10,15	10,15	26,58	20,30	2 310	34 350,00			614	**Kat. B. II.** Nr. 614, 618, 619 und 621-625: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse. Bei der Vorderachse als Laufachse, liegen die Tragfedern über den Achsbüchsen. Für die Treib- und Kuppelachse sind 2 Längsfedern angeordnet, die durch darüber liegende Balanciers auf die Achsbüchsen drücken. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Gütерzugtender Nr. 415-417, 423-425, 430 und 431.
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	38 850,00			618	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	40 200,00			619	
380	1 035	144,0	117,0	3 350	23,52	6,28	10,15	10,15	26,58	20,30	2 310	41 100,00			621	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 100,00	9 400	14 000	622	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 100,00			623	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 100,00			624	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	41 100,00			625	
380	1 035	144,0	128,0	3 840	26,00	11,50	11,50	6,00	29,00	23,00	2 690	35 700,00			632	**Kat. B. II. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die Vorderachse ist Kuppelachse. Die Längsfedern der Treibachsen sind gekuppelt und liegen über den Achsbüchsen. Die hinter der Feuerbüchse liegende feste Laufachse hat eine oben liegende Querfeder. Schraubenklotzbremse auf die Laufachse wirkend. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter von 4,00 cbm und Kohlenraum von 1,20 cbm Inhalt.
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	35 700,00	3 840	8 730	633	
'	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	35 700,00			634	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
16	639	II. IIIb. T.	Stahl	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1875	415	559	E. 12,5	1 150	3 165	176	40	45	6,55	70,02	76,57	1,21
	640	,,	Granit	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	641	,,	Marmor	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	642	,,	Gold ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	643	,,	Kobalt	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	644	,,	Nickel ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	645	,,	Arsen	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	646	,,	Basalt	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	647	,,	Silber	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	648	,,	Kalk	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	649	,,	Albit	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	650	,,	Epidot	,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	651	,,	Topas	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	652	,,	Felsit	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	653	,,	Demant	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	654	,,	Korund	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
6	690	Schw. IIIb. T.	Alabaster	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1874	420	559	E. 11,0	1 129	3 165	156	45	50	6,13	69,81	75,94	1,29
	691	,,	Granat	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	692	,,	Saphir	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	693	,,	Onyx	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	694	,,	Opal	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	695	,,	Jaspis	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
21	54	II. IV.	Hundert	Hartmann in Chemnitz.	1858	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
	55	,,	Wiesenburg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	56	,,	Hartenstein	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	57	,,	Aue	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	109	,,	London	,, ,, ,,	1863	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	110	,,	Annaberg	,, ,, ,,	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
	111	,,	Buchholz	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	112	,,	Wildeck	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	113	,,	Augustusburg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	114	,,	Scharfenstein	,, ,, ,,	1865	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	115	,,	Waldkirchen	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	116	,,	Wolkenstein	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	117	,,	Flöha	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	175	,,	Wiesa	,, ,, ,,	1867	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
	176	,,	Cainsdorf	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	342	,,	Hilbersdorf	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	381	559	E. 16,0	1 192	3 992	165	40	45	6,10	82,80	88,90	1,13
	343	,,	Komotau	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	344	,,	Schlettau	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	345	,,	Wilkau	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	346	,,	Saatz	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	347	,,	Weipert	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
4	53	II. IV. T.	Schwarzenberg ×	Hartmann in Chemnitz.	1856	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,52	72,94	78,46	0,96
	58	,,	Schneeberg ×	,, ,, ,,	1859	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
	59	,,	Neustädtel ×	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	108	,,	Hercules ×	,, ,, ,,	1862	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
5	235	II. VIII. T.	Döhlen ×	Hartmann in Chemnitz.	1857	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,48	39,74	43,17	0,68
	236	,,	Windberg ×	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	237	,,	Hainsberg ×	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	238	,,	Freiberg ×	,, ,, ,,	1858	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	239	,,	Burgk ×	,, ,, ,,	1866	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,81	39,74	43,55	0,68
	364	II. V. T.	Knappe	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,46	95,39	101,85	1,36
	365	,,	Schacht	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	366	,,	Wetter	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	367	,,	Hunt	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	368	,,	Tiefbau	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	16	,,	Kohle	,,	1873	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,36
	17	,,	Adhäsion	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	23	,,	Kraft	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	24	,,	Leistung	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Zahl der Achsen einschl. der gekuppelten.	Achsen und Räder. Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Gewicht. Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{8} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 390	925	180,0	157,0	4 026	31,23	14,63	14,63	9,42	38,68	29,26	3 740	51 900,00			639	**Kat. H. IIIb. T.** u. **Schw. IIIb. T.:** Rahmen u. Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; von den 2 gekuppelten Achsen ist die vordere Kuppelachse. Die hinter der Feuerbüchse liegende Laufachse hat verschiebbare Achsbüchsen mit oben liegender Querfeder, mit Ausnahme von Nr. 653, wo die Laufachse um einen Zapfen über ihrer Mitte drehbar ist. Die Federn der Treibachsen sind durch Längenbalanciers gekuppelt und liegen unter den Achsbüchsen. Klotzbremse auf die Mittelachse, bei H. IIIb. T. durch Kniehebel, bei Schw. IIIb. T. durch Schraube wirkend. Allan'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter von 3,60 cbm und Kohlenraum von 1,30 cbm Inhalt.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			640	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			641	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			642	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			643	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			644	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			645	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00	4 026	8 570	646	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			647	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			648	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			649	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			650	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			651	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			652	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			653	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00	4 026	8 655	654	
2	1 390	925	170,0	157,0	4 025	28,95	13,45	13,45	8,00	34,90	26,00	3 830	46 800,00			690	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			691	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00	4 025	8 610	692	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			693	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			694	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			695	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	29,00	7,70	12,20	12,20	32,10	24,40	2 980	42 600,00			54	**Kat. H. IV.** u. **H. IV. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen, zwischen Kuppel- (Mittel-) Achse und Laufachse angeordneten Cylinder, sowie die Steuerung aussen; sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und in einem Drehgestelle gelagert, dessen Drehpunkt über Vorderachsmittel liegt. Die über den Achsbüchsen liegenden Federn sind bei der Vorderachse durch einen Querbalancier, bei der Treib- und Kuppelachse durch Längsbalanciers verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 53-59, 108-117, 175, 176. Allan'sche Steuerung mit Schraube bei Nr. 342-347. Schraubenklotzbremse bei Nr. 53; Schraubenklotz- u. Dampfschlittenbremse bei Nr. 58, 59 u. 108; Dampfschlittenbremse bei Nr. 110 bis 117, 175 u. 176; Dampfklotzbremse und Apparat zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 342-347. Wasserbehälter bei Nr. 53 von 2,22 cbm, bei Nr. 58, 59 und 108 von 1,82 cbm, Kohlenraum bei denselben von 1,20 cbm Inhalt. Zugehörige Tender: zu Nr. 54 bis 57, 109-117, 175, 176 und 342-347 Personen- u. Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			55	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	10 170	14 100	56	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	9 540	13 220	57	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			109	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	31,00	8,00	13,00	13,00	34,00	26,00	2 980	43 950,00			110	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			111	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			112	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			113	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00	10 320	14 250	114	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00	9 690	13 370	115	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			116	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			117	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	31,00	8,40	12,80	12,80	34,00	25,60	2 980	43 950,00			175	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			176	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	32,37	8,28	13,57	13,57	35,52	27,14	2 980	40 800,00			342	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00			343	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00	10 320	14 330	344	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00	9 690	13 450	345	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00			346	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00			347	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	27,80	5,80	13,35	13,35	32,50	26,70	2 980	45 600,00			53	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	30,00	6,67	14,89	14,89	36,45	29,78	2 980	46 560,00	3 575	8 890	58	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 560,00			59	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	29,30	7,10	13,45	13,45	34,00	26,90	2 980	46 500,00	3 575	9 150	108	
2	985	595	137,0	98,0	2 800	21,00	6,75	9,50	10,50	26,75	20,00	2 610	33 900,00			235	**Kat. H. VIII. T.:** (für Kohlenbahnen.) Die Rahmen liegen innen, die geneigten Cylinder und die Steuerung *aussen*, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse. Die 2 vorderen Achsen sind Laufachsen und in einem Drehgestelle gelagert. Die 2 Längsfedern des Drehgestelles und die 4 Längsfedern der Treib- und Kuppelachsen liegen über den Achsbüchsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter unter, neben und auf dem Kessel von 3,70 cbm und Kohlenraum von 0,60 cbm Inhalt. Schraubenbremse an der Hinterachse. Normale Kuppelung zur direkten Wasserhebung.
"	"	"	"	"	"	"	Beide Laufachsen zusammen.	"	"	"	"	1 990	33 900,00			236	
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	2 610	33 900,00	2 800	7 100	237	
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	33 900,00			238	
2	985	595	137,0	98,0	2 800	21,00		9,50	10,50	26,75	20,00	2 610	34 500,00	2 800	7 200	239	
3	1 390	—	159,5	—	3 080	31,28	13,39	13,39	13,86	40,64	40,64	3 690	42 600,00			364	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			365	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			366	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			367	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	3 080	9 300	368	
3	1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	45 600,00			16	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			17	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			23	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			24	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
81	64	H. V. T.	Eisen	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1873	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,38
	65	„	Kaue	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	69	„	Fahrt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	213	„	Morgengang	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	420	„	Schlägel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	218	„	Bohrer	„	1874	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	219	„	Rolle	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	221	„	Meisel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	223	„	Seil	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	224	„	Haspel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	18	„	Compass	„	1877	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,22	1,43
	19	„	Magnet	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	20	„	Kobold	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	21	„	Gnom	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	70	„	Arbeit ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	71	„	Gestänge ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	72	„	Basis	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	220	„	Dynamit	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	627	„	Steiger ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	635	„	Glocke ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	636	„	Halde ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	616	„	Berggeist ✕	„	1878	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
4	628	W. VII. T.	Grube	F. Wöhlert in Berlin.	1874	355	530	E. 13,0	1 191	3 465	139	40	45	5,69	60,54	66,23	0,97
	629	„	Kunst	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	630	„	Blende	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	631	„	Curve	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
2	688	Crlsr. VII. T.	Sauger	Maschinenbaugesellschaft Carlsruhe.	1873	279	533	E. 15,0	970	3 182,5	105	40	45	4,70	42,00	46,70	0,78
	689	„	Klappe	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
2	706	H. VII. T.	Berggiesshübel ✕	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58
	707	„	Rottwerndorf ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

Lokomotiven f

3	1	H. V. T. K.	——— ✕	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1881	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,12	26,61	29,73	0,66
	2	„	——— ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	3	„	——— ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

701 Stück in Sa.

Durchschnittliches Gewicht einer betriebsfähigen normalspuri

Ausserdem sind 7 Stück ausrangirte und bereits ersetzte Lokomotiven aus den Jahren 1848 bis mit 1852 vorhanden, welche noch

21. einschl. der gekuppelten.	22. Achsen und Räder. Durchmesser der Treibräder D.	23. Durchmesser der Laufräder.	24. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	25. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	26. Aeusserer Radstand.	27. Gewicht. Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	28. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	29. Mittel-Achse.	30. Hinter-Achse.	31. im Ganzen.	32. Adhäsionsgewicht G.	33. Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6\,d^2\,l.\,p.}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6}\,Q$, wenn $Z > Z_1$	34. Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	35. Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	36. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	37. Nummern der Lokomotiven.	38. Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	45 600,00			64	**Kat. H. V. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse. Die 4 unten liegenden Tragfedern der Vorder- und Treibachse sind durch Längenbalanciers verbunden, die Hinterachse hat eine Querfeder. Allan'sche Steuerung mit Händel, Schraubenklotzbremse und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. An beiden Seiten des Kessels Wasserbehälter von 3,50 cbm und Kohlenraum von 1,80 cbm Inhalt. Nr. 365 hat Krampe zum Aufstecken des Handläutewerkes.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			65	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			69	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			213	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			420	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00	3 080	9 300	218	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			219	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			221	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			223	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			224	
3	1 390	—	170,0	—	3 060	32,92	14,00	14,00	13,62	41,62	41,62	3 690	29 000,00			18	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			19	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			20	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			21	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			70	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			71	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00	3 060	9 350	72	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			220	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			627	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			635	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			636	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	35 000,00			616	
2	1 230	—	180,0	—	2 400	21,20	13,20	—	13,90	27,10	27,10	3 260	35 550,00			628	**Kat. W. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide vor der Feuerbüchse liegenden Achsen sind gekuppelt, die Vorderachsbüchsen haben Längstragfedern, die Hinterachsbüchsen eine Quertragfeder. Allan'sche Steuerung mit Händel, Kniehebel- (Exter'sche) Bremse auf die Hinterachse wirkend. Die Rahmenbleche dienen zugleich als Wasserbehälterwände. Wasserbehälter von 3,50 cbm und Kohlenraum von 1,30 cbm Inhalt.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			629	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00	2 400	7 810	630	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			631	
2	1 100	—	145,0	—	2 100	22,80	13,00	—	13,70	26,70	26,70	2 260	30 600,00			688	**Kat. Crlsr. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse; die 4 Längsfedern liegen über den Achsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Spindelbremse auf die Hinter- (Treib-) Achse wirkend. Wasserbehälter von 2,00 cbm und Kohlenraum von 0,60 cbm Inhalt.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	30 600,00	2 100	7 720	689	
2	806	—	130,0	—	2 000	14,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 415	17 500,00			706	**Kat. H. VII. T.:** (für normalspurige Sekundärbahnen.) Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die beiden gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse und die ungekuppelten Tragfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel, Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Wasser- und Kohlenbehälter an den Seiten des Kessels; Wasserbehälter von 2,15 cbm, Kohlenraum von 1,10 cbm Inhalt. Kniehebelbremse, die mit den 4 Klötzen auf die Hinter- (Treib-) Achse wirkt. Normale Kuppelung zur direkten Wasserhebung.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	17 500,00	2 000	6 475	707	
hmalspurige Bahnen.																	
3	750	—	105,0	—	1 800	11,89	5,17	5,00	5,08	15,25	15,25	2 100	16 800,00			1	**Kat. H. V. T. K.:** (für schmalspurige Sekundärbahnen.) Die Rahmen, horizontalen Cylinder und die Steuerung liegen aussen. Die 3 gekuppelten Achsen vor bez. unter der Feuerbüchse. Die Vorder-Achsbüchsen haben besondere, die Mittel- und Hinter-Achsbüchsen gemeinsame Längstragfedern. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel. Wasserbehälter von 1,50 cbm Inhalt an den Seiten, sowie unterhalb des Langkessels. Kohlenraum von 0,60 cbm Inhalt. Exterbremse, die mit den 4 Klötzen auf die Hinterachse wirkt, ausserdem Haspel zur Heberleit-Bremse und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Normale Kuppelung zur direkten Wasserhebung.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	16 800,00	1 800	5 480	2	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	16 800,00			3	

omotive ohne Tender . . . . . 34,75 Tonnen.
derlokomotive . . . . . 36,12 „
ast für Bahnunterhaltungszwecke verwendet *werden* und am Schlusse der Tabelle E. einzeln genannt sind.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
31	64	H. V. T.	Eisen	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1873	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,36
	65	„	Kaue		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	69	„	Fahrt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	213	„	Morgengang	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	420	„	Schlägel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	218	„	Bohrer	„	1874	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	219	„	Rolle	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	221	„	Meisel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	223	„	Seil	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	224	„	Haspel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	18	„	Compass	„	1877	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,43
	19	„	Magnet	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	20	„	Kobold	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	21	„	Gnom	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	70	„	Arbeit ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	71	„	Gestänge ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	72	„	Basis	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	220	„	Dynamit	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	627	„	Steiger ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	635	„	Glocke ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	636	„	Halde ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	616	„	Berggeist ✕	„	1878	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
4	628	W. VII. T.	Grube	F. Wöhlert in Berlin.	1874	355	530	E. 13,0	1 191	3 465	139	40	45	5,69	60,54	66,23	0,97
	629	„	Kunst	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	630	„	Blende	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	631	„	Curve	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
2	688	Crlsr. VII. T.	Sauger	Maschinenbaugesellschaft Carlsruhe.	1873	279	533	E. 15,0	970	3 182,5	105	40	45	4,70	42,00	46,70	0,78
	689	„	Klappe	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
2	706	H. VII. T.	Berggiesshübel ✕	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,40	35,60	0,58
	707	„	Rottwerndorf ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
3	1	H. V. T. K.	—— ✕	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1881	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,12	26,61	29,73	0,66
	2	„	—— ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	3	„	—— ✕	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

701 Stück in Sa.

Lokomotiven f

Durchschnittliches Gewicht einer betriebsfähigen normalspuri

Ausserdem sind 7 Stück ausrangirte und bereits ersetzte Lokomotiven aus den Jahren 1848 bis mit 1852 vorhanden, welche noch

A. Bestand an Lokomotiven.

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
chsen und Räder.					**Gewicht.**							**Anschaffungskosten**	**Lokomotive nebst Tender.**			
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die			im Ganzen.	Adhäsionsgewicht d.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}606\ d^2\ l\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
der Treibräder.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.								
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	45 600,00			64	**Kat. H. V. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse. Die 4 unten liegenden Tragfedern der Vorder- und Treibachse sind durch Längenbalanciers verbunden, die Hinterachse hat eine Querfeder. Allan'sche Steuerung mit Händel, Schraubenklotzbremse und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. An beiden Seiten des Kessels Wasserbehälter von 3,50 cbm und Kohlenraum von 1,80 cbm Inhalt. Nr. 365 hat Krampe zum Aufstecken des Handläutewerkes.
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			65	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			69	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			213	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			420	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00	3 080	9 300	218	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			219	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			221	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			223	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			224	
390	—	170,0	—	3 060	32,92	14,00	14,00	13,62	41,62	41,62	3 690	29 000,00			18	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			19	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			20	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			21	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			70	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			71	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00	3 060	9 350	72	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			220	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			627	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			635	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			636	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	35 000,00			616	
30	—	180,0	—	2 400	21,20	13,20	—	13,90	27,10	27,10	3 260	35 550,00			628	**Kat. W. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide vor der Feuerbüchse liegenden Achsen sind gekuppelt, die Vorderachsbüchsen haben Längstragfedern, die Hinterachsbüchsen eine Quertragfeder. Allan'sche Steuerung mit Händel, Kniehebel- (Exter'sche) Bremse auf die Hinterachse wirkend. Die Rahmenbleche dienen zugleich als Wasserbehälterwände. Wasserbehälter von 3,50 cbm und Kohlenraum von 1,30 cbm Inhalt.
—	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			629	
—	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00	2 400	7 810	630	
—	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			631	
00	—	145,0	—	2 100	22,80	13,00	—	13,70	26,70	26,70	2 260	30 600,00			688	**Kat. Crlsr. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse; die 4 Längsfedern liegen über den Achsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Spindelbremse auf die Hinter- (Treib-) Achse wirkend. Wasserbehälter von 2,00 cbm und Kohlenraum von 0,60 cbm Inhalt.
—	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	30 600,00	2 100	7 720	689	
06	—	130,0	—	2 000	14,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 415	17 500,00			706	**Kat. H. VII. T.:** (für normalspurige Sekundärbahnen.) Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die beiden gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse und die ungekuppelten Tragfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel, Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Wasser- und Kohlenbehälter an den Seiten des Kessels; Wasserbehälter von 2,15 cbm, Kohlenraum von 1,10 cbm Inhalt. Kniehebelbremse, die mit den 4 Klötzen auf die Hinter- (Treib-) Achse wirkt. Normale Kuppelung zur direkten Wasserhebung.
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	17 500,00	2 000	6 475	707	

alspurige Bahnen.

750	—	105,0	—	1 800	11,89	5,17	5,00	5,08	15,25	15,25	2 100	16 800,00			1	**Kat. H. V. T. K.:** (für schmalspurige Sekundärbahnen.) Die Rahmen, horizontalen Cylinder und die Steuerung liegen aussen. Die 3 gekuppelten Achsen vor bez. unter der Feuerbüchse. Die Vorder-Achsbüchsen haben besondere, die Mittel- und Hinter-Achsbüchsen gemeinsame Längstragfedern. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel. Wasserbehälter von 1,50 cbm Inhalt an den Seiten, sowie unterhalb des Langkessels. Kohlenraum von 0,60 cbm Inhalt. Exterbremse, die mit den 4 Klötzen auf die Hinterachse wirkt, ausserdem Haspel zur Heberlein-Bremse und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Normale Kuppelung zur direkten Wasserhebung.
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	16 800,00	1 800	5 480	2	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	16 800,00			3	

ive ohne Tender . . . . . 34,75 Tonnen.
komotive . . . . . 36,12 „
r Bahnunterhaltungszwecke verwendet werden und am Schlusse der Tabelle E. einzeln genannt sind.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
2. Von der Staatsverwaltu																	
a. Chemni																	
2	88	H. I. T.	**Würschnitz**	Hartmann in Chemnitz.	1857	38	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,98
	89	„	**Lugau**	„ „ „	1858		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	2 Stück in Summa.																
b. Altenbur																	
5	—	B. III.	**Zeitz** ✕	A. Borsig in Berlin.	1872	432	559	E. 14,0	1 334	4 265	172	45	50	7,28	103,73	111,01	1,54
	—	„	**Meuselwitz** ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Wilhelm I.** ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Herzog Ernst** ✕ . . .	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Rositz** ✕	„ „ „	1875	432	559	E. 14,0	1 334	4 258	172	45	50	7,72	103,56	111,28	1,50
1	—	H. VII. T.	**Kriebitzsch** ✕	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,40	35,60	0,58
	6 Stück in Summa.																
c. Gaschwi																	
4	—	Schi. VII. T.	**Zwenkau** ✕	F. Schichau in Elbing.	1873	340	575	St. 10,0	1 162	3 507	120	40	45	4,39	52,90	57,29	0,99
	—	„	**Wiprecht v. Groitzsch** ✕	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Lucka** ✕	„ „ „	1874	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Gaschwitz** ✕	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	4 Stück in Summa.																
d. Zitt																	
1	—	C. I.	**Reichenberg** . . .	Cockerill in Seraing resp. Egesdorff in Linden und eigene Werkstatt.	1847 1869	355	559	E. 12,0	1 040	3 939	117	45	50	5,85	65,17	70,42	0,99
5	—	H. III.	**Richard Hartmann** . .	Hartmann in Chemnitz.	1857	406	610	E. 15,0	1 295	4 094	164	40	45	6,72	84,40	91,12	1,25
	—	„	**Saturn**	„ „ „	1859	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Jupiter**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Mars**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Neptun**	„ „ „	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	6 Stück in Summa.																

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						Gewicht.											
Anzahl der gekuppelten Achsen	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6\,d^2\,l\,p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4}\,Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			

etriebene Privat-Eisenbahnen.

ürschnitzer Bahn.

2	1 570	1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	1 860	43 500,00	3 200	9 150	88	**Kat. H. I. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Federn sind die der gekuppelten Achsen durch Längenbalanciers verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Schraubenbremse. Wasserbehälter von 2,93 cbm und Kohlenraum von 1,20 cbm Inhalt.
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	2 020	43 500,00			89	

itzer Bahn.

2	1 560	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 410	42 000,00			—	**Kat. H. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; Vorderachse ist Laufachse. Beide gekuppelte Treibachsen haben rechts und links eine gemeinschaftliche Längsfeder, die mittelst Längenbalancier auf die Achsbüchsen wirkt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender Nr. 1—5 d. A. Z. B.
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00			—	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00			—	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00	9 825	14 110	—	
2	1 560	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 610	53 175,00			—	
2	806	—	130,0	—	2 000	14,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 415	17 500,00	2 000	6 475	—	**Kat. H. VII. T.:** (für normalspurige Sekundärbahnen und Rangirdienst.) Wie bei Kat. H. VII. T. Nr. 706 und 707 auf Seite vorher.

sseltwitzer Bahn.

2	1 350	—	176,0	—	2 510	23,95	14,25	—	14,25	28,50	28,50	2 950	44 100,00			—	**Kat. Schl. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die 2 gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse. Die Tragfedern sind ungekuppelt und liegen über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Unter dem Kessel Wasserbehälter von 2,67 cbm und Kohlenraum von 0,90 cbm Inhalt. Schraubenklotzbremse.
„	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	44 100,00	2 510	8 320	—	
„	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	44 100,00			—	
„	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	44 100,00			—	

chenberger Bahn.

2	1 550	1 050	152,0	140,0	3 145	23,94	6,53	9,78	9,83	26,14	19,61	2 320	44 094,00	9 910 / 9 280	13 940 / 13 060	—	**Kat. C. I.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. 6 ungekuppelte Längsfedern über den Achsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehöriger Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,55	10,98	10,98	29,51	21,96	3 300	42 888,60			—	**Kat. H. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender (Nr. 1—5 d. Z. B. B.) mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	46 050,00			—	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	46 050,00	10 020	14 070	—	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	46 050,00			—	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	43 500,00			—	

A. Bestand an Lokomotiven.

Die Gesammtzahl der **Lokomotiven** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1881:

a) nach der **Verwendung:**

aus	92	Stück	Eilzuglokomotiven (Kat. VI., VI$^{a.}$, VIII.)	= 13,124	Prozent.
„	157	„	Personenzuglokomotiven (Kat. III$^{b.}$)	= 22,397	„
„	164	„	Lokomotiven für gemischte Züge (Kat. III., III$^{a.}$, VII)	= 23,395	„
„	167	„	Lastzuglokomotiven (Kat. V., V$^{a.}$)	= 23,823	„
„	118	„	diversen Lokomotiven (Kat. I., II., IV., I. T., II. T., III$^{b.}$ T., IV. T., V. T., VII. T., VIII. T.)	= 16,833	„
„	3	„	Lokomotiven für schmalspurige Bahnen (Kat. V. T. K.)	= 0,428	„

701 Stück in Summa.

b) nach den **Kategorien:**

aus	93	Stück	H. V.	= 13,267	Prozent.
„	89	„	H. III$^{b.}$	= 12,696	„
„	85	„	H. III.	= 12,126	„
„	35	„	Schw. V.	= 4,993	„
„	32	„	H. VI.	= 4,565	„
„	32	„	Schw. III$^{b.}$	= 4,565	„
„	31	„	H. V. T.	= 4,422	„
„	29	„	K. III.	= 4,137	„
„	22	„	H. VII.	= 3,138	„
„	21	„	K. III$^{b.}$	= 2,996	„
„	21	„	H. IV.	= 2,996	„
„	18	„	B. VI$^{a.}$	= 2,568	„
„	16	„	K. V.	= 2,282	„
„	16	„	H. III$^{b.}$ T.	= 2,282	„
„	15	„	Hsch. III$^{b.}$	= 2,140	„
„	13	„	H. VI$^{a.}$	= 1,854	„
„	12	„	Hsch. VI.	= 1,712	„
„	11	„	Hsch. V.	= 1,569	„
„	11	„	B. II.	= 1,569	„
„	10	„	Schw. VII.	= 1,426	„
„	9	„	B. VI.	= 1,284	„
aus	8	Stück	K. VIII.	= 1,141	Prozent.
„	8	„	Schi. III.	= 1,141	„
„	8	„	Sigl V.	= 1,141	„
„	8	„	H. II. T.	= 1,141	„
„	6	„	Schw. III$^{b.}$ T.	= 0,856	„
„	5	„	H. VIII. T.	= 0,713	„
„	4	„	H. V$^{a.}$	= 0,571	„
„	4	„	H. I. T.	= 0,571	„
„	4	„	H. IV. T.	= 0,571	„
„	4	„	W. VII. T.	= 0,571	„
„	3	„	W. III.	= 0,428	„
„	3	„	B. III.	= 0,428	„
„	3	„	B. II. T.	= 0,428	„
„	3	„	H. V. T. K.	= 0,428	„
„	2	„	W. III$^{a.}$	= 0,285	„
„	2	„	Crlsr. VII. T.	= 0,285	„
„	2	„	H. VII. T.	= 0,285	„
„	1	„	B. III$^{a.}$	= 0,143	„
„	1	„	H. III$^{a.}$	= 0,143	„
„	1	„	C. I.	= 0,143	„

701 Stück in Summa.

c) nach den **Anschaffungsjahren:**

aus	8	Stück	vom Jahre	1851 = 1,141	Prozent.
„	7	„	„	1852 = 0,999	„
„	4	„	„	1853 = 0,571	„
„	9	„	„	1854 = 1,284	„
„	12	„	„	1855 = 1,712	„
„	13	„	„	1856 = 1,854	„
„	20	„	„	1857 = 2,853	„
„	22	„	„	1858 = 3,138	„
„	15	„	„	1859 = 2,140	„
„	5	„	„	1860 = 0,713	„
„	12	„	„	1861 = 1,712	„
„	13	„	„	1862 = 1,855	„
„	6	„	„	1863 = 0,856	„
„	7	„	„	1864 = 0,999	„
„	54	„	„	1865 = 7,703	„
aus	23	Stück	vom Jahre	1866 = 3,281	Prozent.
„	25	„	„	1867 = 3,566	„
„	34	„	„	1868 = 4,850	„
„	24	„	„	1869 = 3,424	„
„	24	„	„	1870 = 3,424	„
„	29	„	„	1871 = 4,137	„
„	69	„	„	1872 = 9,842	„
„	51	„	„	1873 = 7,275	„
„	72	„	„	1874 = 10,271	„
„	48	„	„	1875 = 6,847	„
„	52	„	„	1876 = 7,418	„
„	25	„	„	1877 = 3,566	„
„	13	„	„	1878 = 1,855	„
„	2	„	„	1880 = 0,285	„
„	3	„	„	1881 = 0,428	„

701 Stück in Summa.

B.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

TENDER

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
b. Zittau-Reichenberger Bahn.

1881.

Bemerkung.

Die Eilzugtender (E.) können mit allen Eilzug-Lokomotiven, die Personen- und Güterzug-Tender (P. u. G.) mit allen übrigen Lokomotiven, soweit solche nicht Tenderlokomotiven sind, gekuppelt werden; Ausnahmen siehe Kol. 15.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
1. Staats-Eisenbahnen.														
1	1	Eigene Werkstatt.	1858	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 278,43	
2	2	„ „	1860	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 620,35	
3	3†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 696,24	
4	4	„ „	1857	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	8,00	16,20	4 755,93	Hölzernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
5	5	„ „	1860	„	„	„	„	2 740	„	„	„	„	4 620,35	
6	6	„ „	1861	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 196,70	
7	7	„ „	1860	„	„	„	„	„	„	„	7,85	16,05	4 620,36	
8	8†	„ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	9,00	17,20	6 150,89	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
9	9	„ „	1880	„	„	„	„	„	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Eis. Untergestelle, hufeisenförm. Cisterne, hohe Seitenbords und Exter'sche Bremse.
10	10	„ „	1861	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	4 428,98	
11	11	„ „	1860	„	„	„	„	„	„	„	8,00	16,20	4 620,36	
12	12	„ „	1859	„	„	„	„	2 667	„	„	7,75	15,95	4 818,11	Wie bei Nr. 1.
13	13a	„ „	1857	„	„	„	„	„	5,10	„	7,10	14,75	4 920,53	
14	13	„ „	1880	„	„	„	„	2 740	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
15	14	„ „	1862	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 991,25	
16	15	„ „	1863	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	4 967,22	
17	16	„ „	1860	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 620,36	Wie bei Nr. 1.
18	17	„ „	1859	„	„	„	„	2 667	„	„	7,75	15,95	4 920,53	
19	18	„ „	1863	„	„	„	„	2 740	„	„	7,85	16,05	4 967,22	
20	19†	„ „	1870	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne mit durchgehendem Bodenblech.
21	20	„ „	1873	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 972,66	
22	21	„ „	1875	„	„	„	„	„	7,00	„	8,90	18,45	5 865,97	
23	22	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,97	Wie bei Nr. 19.
24	23	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,97	
25	24	„ „	1865	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	4 562,16	
26	25	„ „	1864	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 834,22	Wie bei Nr. 1.
27	26	„ „	1871	„	„	„	„	„	„	„	8,60	16,80	5 086,84	Wie bei Nr. 19.
28	27	„ „	1876	„	„	„	„	„	7,00	„	8,60	18,15	4 923,67	Eis. Untergestelle, hufeisenf. Cisterne und hohe Seitenbords.
29	28	„ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	8,90	18,45	5 865,97	
30	29	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
31	30	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	
32	31	„ „	1878	„	„	„	„	„	„	„	9,20	18,75	5 320,48	
33	32	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
34	33	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 320,48	
35	34	„ „	1865	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	4 562,16	
36	35	„ „	1857	„	„	„	„	2 667	„	„	7,75	15,95	5 058,92	
37	36	„ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,31	Wie bei Nr. 1.
38	37	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,31	
39	38	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,31	
40	39	„ „	1880	„	„	„	„	2 740	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
41	40	„ „	1857	„	„	„	„	2 667	5,10	„	7,10	14,75	4 750,94	
42	41	„ „	1856	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 750,94	Wie bei Nr. 1.
43	42	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 750,94	
44	43	Hütte in Zorge.	1846	„	„	115	980	2 667	4,20	2,50	9,20	15,60	6 000,00	
45	44	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 000,00	
46	45	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 000,00	Eisernes Untergestelle mit oval cylindrischer Cisterne.
47	46	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 000,00	
48	47a	„ „ „	1848	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 348,00	
49	47	Eigene Werkstatt.	1876	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
50	48	Hütte in Zorge.	1848	„	„	„	980	2 667	4,20	2,50	9,20	15,60	6 348,00	Wie bei Nr. 43.
51	49	Eigene Werkstatt.	1878	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	9,20	18,75	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
52	50a	Hütte in Zorge.	1848	„	„	„	980	2 667	4,20	2,50	9,20	15,60	6 600,00	Wie bei Nr. 43.
53	50	Eigene Werkstatt.	1876	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
54	51	Hütte in Zorge.	1854	„	„	„	980	2 875	5,65	„	8,95	17,15	7 326,18	
55	52	Hartmann in Chemnitz.	1855	„	„	„	„	2 885	„	„	9,50	17,70	7 997,70	
56	53	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 035,22	
57	54	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 161,35	
58	55	„ „ „	1856	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
59	56	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	Wie bei Nr. 43.
60	57	„ „ „	1857	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
61	58	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
62	59	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
63	60	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
64	62	Eigene Werkstatt.	1867	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 537,22	
65	63	„ „	1859	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 818,11	
66	64	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 818,11	Wie bei Nr. 1.
67	65	„ „	1860	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 596,22	
68	66	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 596,22	

† in Kolonne 2 bedeutet Einrichtung für Dampfheizung.

Normale Kuppelung und Tyfelschäfte

B. Bestand an Tendern.

2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
57	Eigene Werkstatt.	1860	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 596,38	
58	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 596,84	
70	" "	1861	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 710,09	
71	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,09	
72	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,09	
73	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,09	
74	" "	1864	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 151,01	
75	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
76	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
77	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
79	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
80	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
81	" "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,68	
82	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
83	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
84	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
85	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	Wie bei Nr. 1.
86	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
87	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
88	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
89	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
90	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
91	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
92	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
93	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
94	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
95	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
96	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
97†	" "	1865	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 703,56	
98†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	
99	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
00	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
01	" "	1867	PG.	3	127	1 030 oder 985	3 048	6,20	3,00	10,35	19,10	7 726,75	Wie bei Nr 8.
02	" "	"	"	"	"		"	"	"	"	"	7 726,74	
03	" "	1870	"	"	115		2 740	"	"	8,60	17,35	5 730,66	
04	" "	"	"	"	"		"	"	"	"	"	5 730,66	Wie bei Nr. 19.
05	" "	1873	"	"	"	985	"	5,65	"	"	16,80	6 972,66	
06a	Hütte in Zorge.	1846	"	"	120	970	3 048	5,90	"	12,20	20,65	6 492,00	Wie bei Nr. 1.
06	Eigene Werkstatt.	1880	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
07	" "	1873	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
08a	Hütte in Zorge.	1846	"	"	"	970	"	5,90	"	12,20	20,65	6 492,00	Wie bei Nr. 1.
08	Eigene Werkstatt.	1880	"	"	"	985	"	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
09	" "	1878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
10	" "	1871	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	5 086,84	
11	" "	1870	"	"	"	1 030 oder 985	"	6,20	"	"	17,35	5 730,66	Wie bei Nr. 19.
12	" "	"	"	"	"		"	"	"	"	"	5 730,65	
13a	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1848	"	"	120	970	2 692	4,35	"	7,25	14,15	6 330,00	Wie bei Nr. 1.
13	Eigene Werkstatt.	1875	"	"	115	985	2 740	7,00	"	8,90	18,45	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
14	" "	1880	"	"	"	"	"	"	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
15a	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1850	"	"	120	970	2 692	5,90	"	5,90	14,35	6 090,00	Wie bei Nr. 1.
15	Eigene Werkstatt.	1879	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 489,45	Wie bei Nr. 27.
16	" "	1875	"	"	"	"	"	"	"	8,90	18,45	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
17	" "	1871	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	5 086,84	
18a	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1851	"	"	120	970	2 692	"	"	7,25	15,45	6 480,00	Wie bei Nr. 1.
18	Eigene Werkstatt.	1879	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 489,45	Wie bei Nr. 27.
19a	Henschel & Sohn in Cassel.	1850	"	"	120	970	3 048	5,90	"	10,90	19,35	8 100,00	Wie bei Nr. 1.
19	Eigene Werkstatt.	1880	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
20a	Henschel & Sohn in Cassel.	1850	"	"	120	970	3 048	5,90	"	10,90	19,35	8 100,00	Wie bei Nr. 1.
20	Eigene Werkstatt.	1880	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
21a	Henschel & Sohn in Cassel.	1851	"	"	120	970	3 048	5,90	"	10,90	19,35	8 100,00	Wie bei Nr. 1.
21	Eigene Werkstatt.	1880	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
22a	Henschel & Sohn in Cassel.	1851	"	"	120	970	3 048	5,90	"	10,90	19,35	8 100,00	Wie bei Nr. 1.
22	Eigene Werkstatt.	1880	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
23	" "	1878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
24	" "	1876	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	4 923,67	
25	Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	124	1 030 oder 985	3 048	5,90	"	9,65	18,10	8 180,85	Wie bei Nr. 8.

Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.

† Siehe Seite vorher.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
135	126	Hartmann in Chemnitz.	1857	PG.	3	124	1 030	3 048	5,90	3,00	9,65	18,10	8 180,86	Wie bei Nr. 8.
136	127	" " "	1858	"	"	"	oder 985	"	7,00	"	8,75	18,30	8 250,15	
137	128	Eigene Werkstatt.	1876	"	"	115	985	2 740	"	"	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
138	129	Hartmann in Chemnitz.	1857	"	"	124	1 030	3 048	"	"	9,65	19,20	8 180,86	
139	130	" " "	1858	"	"	"	oder 985	"	5,90	"	"	18,10	8 250,15	
140	131	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 250,16	
141	132	" " "	1861	"	"	"	"	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 069,35	
142	133†	" " "	"	E.	3	124	"	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 145,24	
143	134†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 145,24	
144	135†	" " "	1862	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 872,21	
145	136	" " "	"	PG.	3	124	"	3 048	5,90	3,00	8,75	17,20	7 796,31	
146	137	" " "	1861	"	"	"	"	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 069,35	
147	138	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 069,35	
148	139	" " "	1862	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 796,32	
149	140	" " "	1861	"	"	"	"	2 820	6,50	"	11,15	20,20	8 808,00	
150	141	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
151	142	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
152	143	" " "	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
153	144	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
154	145	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
155	146	" " "	1863	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 796,32	
156	147	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 796,31	
157	148	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 796,32	
158	149	Eigene Werkstatt.	1865	"	"	127	"	"	6,20	"	10,35	19,10	7 580,50	
159	150	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,50	Wie bei Nr. 8.
160	151	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,50	
161	152	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,50	
162	153	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,51	
163	154	" "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 723,34	
164	155	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 723,33	
165	156	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,74	
166	157	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,74	
167	158	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,75	
168	159	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,74	
169	160	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,75	
170	161	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,75	
171	162	" "	1868	PG.	2	140	985 oder	2 438	5.50	3.00	8,75	16,80	6 811,21	
172	163	" "	"	"	"	"	1 030	"	"	"	"	"	6 811,20	
173	164	" "	1869	"	"	"	"	"	5,65	"	8,90	17,10	6 618,67	
174	165	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 618,67	
175	166	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 618,67	
176	167	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 618,67	
177	168	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	9,00	17,20	6 056,61	
178	169	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
179	170	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
180	171	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
181	172	Hartmann in Chemnitz.	1855	"	"	140	985	"	"	"	8,30	16,50	9 000,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
182	173	" " "	"	"	"	"	oder	"	"	"	"	"	9 000,00	
183	174	" " "	"	"	"	"	945	"	"	"	"	"	9 000,00	
184	175	Eigene Werkstatt.	1873	"	"	115	985	"	"	"	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
185	176	Hartmann in Chemnitz.	1863	"	"	140	985 oder 945	"	5,80	"	8,20	16,55	9 000,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
186	177†	Eigene Werkstatt.	1865	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,90	16,20	5 627,67	
187	178†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	
188	179†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
189	180†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	Wie bei Nr. 1.
190	181	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 627,68	
191	182	" "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
192	183	" "	1881	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 699,72	Wie bei Nr. 9.
193	184	" "	1866	"	"	"	"	"	5,65	"	7,85	16,05	5 553,57	
194	185	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
195	186	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
196	187	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
197	188	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
198	189	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,64	
199	190	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	Wie bei Nr. 1.
200	191	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
201	192	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
202	193	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
203	194	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
204	195	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
205	196†	" "	"	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,90	16,20	5 629,47	

† in Kolonne 2 bedeutet Einrichtung für Dampfheizung.

B. Bestand an Tendern.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen.		Räder.		Fassungsraum an		Eigengewicht		Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
				Anzahl derselben.	Durchmesser in der Nabe.	Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Aeusserer Radstand.	Wasser.	Brennmaterial.	leer mit Werkzeug.	dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.		
					Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			
197†	Eigene Werkstatt.	1866	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 629,47	Normale Kuppelung und Tritblechhöhe.
198†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
199†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
200†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	Wie bei Nr. 1.
201†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
202†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
203†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
204†	" "	1872	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 807,95	
205	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
206†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	Wie bei Nr. 19.
207	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
208†	" "	1869	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,10	16,30	6 149,48	
209	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	6 073,59	
210	" "	"	PG.	2	138	985	2 591	5,65	3,00	7,85	16,05	5 436,56	Wie bei Nr. 8.
211	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 436,56	
212	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	2 438	"	"	8,60	16,80	6 780,00	
213	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
214	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
215	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
216	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
217	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
218†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 864,92	
219†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 864,92	
220†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 452,35	
221†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 452,35	
222†	Eigene Werkstatt.	1870	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	
223†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
224†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
225†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
226†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
227†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
228†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
229†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
230†	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
231†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	Wie bei Nr. 19.
232†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
233†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
234†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
235†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
236†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
237†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
238†	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 303,48	
239†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
240†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
241	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 997,02	Wie bei Nr. 19 und Heberlein'sche Bremse.
242†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
243†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	Wie bei Nr. 19.
244	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 851,81	
245	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 636,72	Wie bei Nr. 19 und Heberlein'sche Bremse.
246†	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	Wie bei Nr. 19.
247†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	Wie bei Nr. 19 und Exter'sche Bremse.
248†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
249†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
250†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	
251†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	
252†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	
253†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	
254†	" "	1871	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
255†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	Wie bei Nr. 19.
256†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
257†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
258†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
259†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
260†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
261†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
262†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
263	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
264	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	Wie bei Nr. 19 und Exter'sche Bremse.
265†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
266†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	Wie bei Nr. 19.
267†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	

† Siehe Seite vorher.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
277	268†	Eigene Werkstatt.	1871	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 491,41	
278	269†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	Wie bei Nr. 19.
279	270†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
280	271†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
281	272ª	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1847	"	"	120	975	2 540	6,20	"	7,50	16,25	4 950,00	Wie bei Nr. 1.
282	272	Eigene Werkstatt.	1881	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 699,72	Wie bei Nr. 9.
283	273ª	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1847	"	"	120	975	2 540	5,65	"	7,25	15,45	4 950,00	Wie bei Nr. 1.
284	273	Eigene Werkstatt.	1881	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 699,72	Wie bei Nr. 9.
285	274ª	Hartmann in Chemnitz.	1849	"	"	124	985	3 018	5,20	"	9,15	16,90	6 750,00	Wie bei Nr. 1.
286	274	Eigene Werkstatt.	1881	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 699,72	Wie bei Nr. 9.
287	275	Hartmann in Chemnitz.	1857	"	"	124	1 030	3 018	5,80	"	9,50	17,85	6 300,00	
288	276	" " "	1863	"	"	"	oder	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 069,40	Wie bei Nr. 8.
289	277	" " "	1865	"	"	"	985	"	"	"	"	"	9 069,40	
290	278	Eigene Werkstatt.	1872	"	"	115	985	2 740	5,65	"	8,60	16,80	5 728,09	
291	279†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
292	280†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
293	281†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
294	282†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
295	283†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
296	284†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
297	285†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
298	286†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
299	287†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
300	288†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
301	289†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
302	290†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
303	291†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
304	292†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
305	293†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
306	294†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
307	295†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
308	296†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
309	297†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
310	298†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
311	299	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
312	300	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
313	301	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
314	302	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
315	303	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
316	304	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
317	305	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
318	306	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	Wie bei Nr. 19.
319	307	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
320	308	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
321	309	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
322	310†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
323	311	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
324	312	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
325	313	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
326	314	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
327	315	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
328	316	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
329	317	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
330	318	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
331	319	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
332	320	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
333	321	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
334	322	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
335	323	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
336	324	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
337	325	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
338	326	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
339	327	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
340	328	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
341	329	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
342	330	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
343	331	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
344	332†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 048,55	
345	333	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
346	334	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
347	335	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	

Normale Kuppelung und Zwischenbühne

† in Kolonne 2 bedeutet Einrichtung für Dampfheizung.

B. Bestand an Tendern.

	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
6	Eigene Werkstatt.	1873	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 972,66	
7	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
8	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
9	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
10	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
11	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
12	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
13	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
14	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
15	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
16	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
17	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
18	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
19	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
20†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	
1	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	Wie bei Nr. 19.
2	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
3	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
4	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
5	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
6	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
7	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
8	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
9	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
10	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
11†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	
12†	" "	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 945,62	
3	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
4	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
5	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
6	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
7	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
8	" "	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 947,67	
9	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,67	
10	" "	1878	"	"	"	"	"	7,00	"	9,30	18,75	4 331,40	
11	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
12	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
13	" "	1876	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	4 923,68	
14	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68	
15	" "	1878	"	"	"	"	"	7,00	"	9,30	18,75	4 331,40	
16	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
17	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	Wie bei Nr. 27.
18	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
19	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
20	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
21	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
22	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
23	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,41	
24	" "	1876	"	"	"	"	"	"	"	8,60	18,15	4 923,68	
25	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68	
26⊙	A. Borsig in Berlin.	1857	E.	3	128	1 060	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 150,00	
27⊙	" " "	"	"	"	"	oder 1 085	"	"	"	"	"	9 150,00	
28⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
29⊙	" " "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
30⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	7,00	"	11,05	20,60	9 150,00	
1⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	6,50	"	10,75	19,80	9 150,00	
2⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
3⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
4⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
5⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
6⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
7⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
8⊙	" " "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
9⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
10⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
11⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
12⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
13⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	7,00	"	11,05	20,60	9 150,00	
14⊙	Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	"	"	"	6,50	"	10,75	19,80	9 000,00	
15⊙	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
16⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	

Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.

† Siehe Seite vorher.

⊙ in Kol. 2 bedeutet Einrichtung für Kondensation nach Kirchweger.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
419	407⊙	Hartmann in Chemnitz.	1868	E.	3	128	1 060 oder 1 085	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 450,00	Eis. Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne. — Normale Kuppelung und Trittblechhöhe
420	408⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
421	409⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
422	410⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
423	411⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
424	412⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
425	413⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
426	414	A. Borsig in Berlin.	1852	PG.	3	128	"	2 820	7,00	3,00	10,55	20,10	6 600,00	Passen nur zu den Lok. Nr. 614, 618, 619 u. 621—625.
427	415⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	6,50	"	10,25	19,30	6 600,00	
428	416⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 600,00	
429	417⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 600,00	
430	418	" " "	1854	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
431	419	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe
432	420	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
433	421	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
434	422	" " "	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
435	423⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	Passen nur zu den Lok. Nr. 614, 618, 619 u. 621—625.
436	424⊙	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
437	425⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
438	426	" " "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
439	427	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe
440	428	" " "	1859	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
441	429	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
442	430⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	Wie bei Nr. 431
443	431⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
444	432 †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	PG.	3	130	1 060	3 180	7,00	4,00	11,00	21,40	10 500,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe
445	433 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 500,00	
446	434 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 500,00	
447	435 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 500,00	
448	436 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 500,00	Eis. Untergestelle m. flacher Cisterne.
449	437	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
450	438	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
451	439	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
452	440	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
453	441 ⊕	E. Kessler in Esslingen.	1866	"	"	"	"	3 000	7,50	3,50	10,00	20,50	9 450,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe
454	442 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
455	443 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
456	444 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
457	445 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
458	446 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
459	447 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
460	448 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
461	449 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
462	450 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
463	451 ⊕	" " "	1867	"	"	"	"	3 180	"	"	"	"	9 450,00	
464	452 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
465	453 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
466	454 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
467	455 ⊕	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
468	456 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
469	457 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
470	458 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	Eis. Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne.
471	459 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
472	460 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
473	461⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	8,00	3,50	11,00	22,00	9 450,00	
474	462⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
475	463⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
476	464⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
477	465⊙	" " "	1869	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
478	466⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
479	467⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
480	468⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
481	469⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
482	470⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
483	471⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
484	472⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
485	473	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
486	474	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
487	475	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
488	476	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	

⊙ in Kol. 2 bedeutet Einrichtung für Kondensation nach Kirchweger.
⊕ " " " " " " " " " und für Dampfheizung.

B. Bestand an Tendern.

	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	**Achsen.** Anzahl derselben.	**Achsen.** Durchmesser in der Nabe.	**Räder.** Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	**Räder.** Aeusserer Radstand.	**Fassungsraum** an Wasser.	**Fassungsraum** an Brennmaterial.	**Eigengewicht** leer mit Werkzeug.	**Eigengewicht** dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	**Bemerkungen.**
					Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			
7	G. Sigl in Wien.	1874	PG.	3	130	1 060	3 175	8,00	4,75	12,00	24,05	9 000,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
8	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
9	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
10	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
11	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
12	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
13	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
14	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
15	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	E.	3	130	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	9 000,00	Passen nur zu den Lokom. Nr. 572 — 583.
16	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
17	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
18	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
19	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
21	"	1876	"	"	140	"	"	"	"	"	"	7 000,00	
22	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00	
23	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00	
24	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00	
25	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00	
26	"	"	PG.	3	140	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	7 000,00	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.
27	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
28	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
29	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
31	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
32	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
33	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz	1874	PG.	2	160	1 035	2 800	8,00	3,50	10,25	21,25	7 500,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
34	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
35	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
36	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
37	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
39	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
40	"	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
41	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
42	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
43	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00	
44	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00	
45	"	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
46	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
47	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
48	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
49	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
50	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
51	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
52	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
53	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
54	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
55	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
56	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
57	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
58	F. Schichau in Elbing.	1875	"	"	176	1 020	3 030	8,25	4,75	11,70	24,00	12 000,00	Eis. Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
59	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
60	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
61	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
62	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
63	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
64	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
65	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
66	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1875	PG.	3	136	1 035	3 300	8,75	3,25	12,40	23,90	14 100,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
67	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
68	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
69	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
70	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
71	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
72	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
73	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
74	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	

Durchschnittliches Gewicht eines dienstfertigen Tenders 18,44 Tonnen.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.														
a. Altenburg-Zeitzer Bahn.														
1	1	A. Borsig in Berlin.	1872	PG.	2	144	1 065	2 510	7,75	3,00	9,95	20,25	7 500,00	Eis. Untergest., hufeisenf. Cis mit durchgehendem Bodenbl Die Tender können nur mi Lokomotiven der A.-Z. E. g pelt werden.
2	2	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
3	3	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
4	4	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
5	5	„ „ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 525,00	
b. Zittau-Reichenberger Bahn.														
1	1	Hartmann in Chemnitz.	1857	PG.	3	124	980	3 018	5,80	3,00	9,50	17,85	6 369,80	Eisernes Untergestelle, huf förmige Cisterne. Normale Kr ung und Trittblechhöhe.
2	2	F. Wöhlert in Berlin.	1859	„	„	120	„	„	5,95	3,00	9,85	18,35	7 481,17	
3	3	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,17	
4	4	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,16	
5	5	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,16	

Die Gesammtzahl der **Tender** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1881:

a) nach den **Anschaffungsjahren:**

aus	6	Stück	vom	Jahre	1846	= 1,077	Prozent.	aus	7	Stück	vom	Jahre	1864	= 1,257 Prozent.
„	2	„	„	„	1847	= 0,359	„	„	39	„	„	„	1865	= 7,002 „
„	4	„	„	„	1848	= 0,718	„	„	31	„	„	„	1866	= 5,565 „
„	1	„	„	„	1849	= 0,180	„	„	15	„	„	„	1867	= 2,693 „
„	3	„	„	„	1850	= 0,539	„	„	19	„	„	„	1868	= 3,411 „
„	3	„	„	„	1851	= 0,539	„	„	31	„	„	„	1869	= 5,565 „
„	4	„	„	„	1852	= 0,718	„	„	37	„	„	„	1870	= 6,643 „
„	5	„	„	„	1854	= 0,898	„	„	21	„	„	„	1871	= 3,770 „
„	6	„	„	„	1855	= 1,077	„	„	40	„	„	„	1872	= 7,181 „
„	8	„	„	„	1856	= 1,436	„	„	36	„	„	„	1873	= 6,463 „
„	18	„	„	„	1857	= 3,232	„	„	53	„	„	„	1874	= 9,515 „
„	18	„	„	„	1858	= 3,232	„	„	37	„	„	„	1875	= 6,643 „
„	8	„	„	„	1859	= 1,436	„	„	33	„	„	„	1876	= 5,925 „
„	10	„	„	„	1860	= 1,795	„	„	18	„	„	„	1878	= 3,232 „
„	14	„	„	„	1861	= 2,513	„	„	2	„	„	„	1879	= 0,359 „
„	7	„	„	„	1862	= 1,257	„	„	10	„	„	„	1880	= 1,795 „
„	7	„	„	„	1863	= 1,257	„	„	4	„	„	„	1881	= 0,718 „
								557 Stück in Summa.						

b) nach den **Erbauern:**

aus	320	Stück	von eigenen Werkstätten	= 57,451 Prozent.
„	50	„	„ Hartmann } in Chemnitz	= 8,977 „
„	25	„	„ Sächsische Maschinenfabrik }	= 4,488 „
„	32	„	„ E. Kessler } in Esslingen	= 5,745 „
„	13	„	„ Maschinenfabrik }	= 2,334 „
„	36	„	„ A. Borsig in Berlin	= 6,463 „
„	18	„	„ L. Schwartzkopff in Berlin	= 3,232 „
„	10	„	„ jetzt Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft	= 1,795 „
„	22	„	„ Henschel & Sohn in Cassel	= 3,950 „
„	10	„	„ Hütte in Zorge	= 1,795 „
„	8	„	„ G. Sigl in Wien	= 1,436 „
„	8	„	„ F. Schichau in Elbing	= 1,436 „
„	5	„	„ Leipzig-Dresdner Wagenbauanstalt	= 0,898 „
557 Stück in Sa.				

c) nach der **Verwendung:**

aus	473	Stück	für Personen- oder Güterzüge	= 84,919 Prozent.
„	84	„	„ Eilzüge	= 15,081 „

C.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

PERSONENWAGEN

MIT ANGABE IHRER RAUMVERHÄLTNISSE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Auf den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a. für normalspurige Bahnen.
   - b. für schmalspurige Bahnen.
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1881.

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
				I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.						
1. Staats-Eisenbahnen.																	
a. für normalspurige Bahnen.																	
Salonwagen I. Klasse	1	—	—	9	—	—	—	9	—	—	—	1	2	11 392	11 392,34	1868	1
„ „ „	1	—	—	9	—	—	—	9	—	—	—	1	2	13 349	13 348,94	1874	1
„ „ „	1	—	—	12	—	—	—	12	—	—	—	—	—	11 625	11 625,00	1871	1
Krankenwagen I. Klasse	1	—	—	10	—	—	—	10	—	—	—	—	—	7 500	7 500,00	1873	1
„ „ „	1	—	—	16	—	—	—	16	—	—	—	—	—	6 368	6 368,45	1866	1
Personenwagen I. Klasse Salon u. II. Kl.	2	—	—	10	7	—	—	20	14	—	—	1	2	10 500	21 000,00	1875	2
„ „ „ „ „ „ „	1	—	—	12	8	—	—	12	8	—	—	1	2	10 615	10 615,19	1875	1
„ I. und II. Klasse	2	—	—	3	24	—	—	6	48	—	—	—	—	9 868	19 735,92	1862	2
„ „ „ „ „	7	—	—	3	24	—	—	21	168	—	—	7	14	7 541	52 787,98	1867	7
„ „ „ „ „	7	—	—	3	24	—	—	21	168	—	—	—	—	7 265	50 855,98	1868	7
„ „ „ „ „	9	—	—	3	24	—	—	27	216	—	—	4	8	6 778	60 997,89	1869	9
„ „ „ „ „	12	—	—	3	24	—	—	36	288	—	—	5	10	6 974	83 691,62	1870	12
„ „ „ „ „	1	—	—	3	24	—	—	3	24	—	—	—	—	7 656	7 656,00	1875	1
„ „ „ „ „	1	—	—	5	15	—	—	5	15	—	—	1	2	7 643	7 643,44	1869	1
„ „ „ „ „	9	—	—	5	19	—	—	45	171	—	—	3	6	7 198	64 783,11	1877	9
„ „ „ „ „	4	—	—	6	15	—	—	24	60	—	—	3	6	8 912	35 648,10	1865	4
„ „ „ „ „	4	—	—	6	15	—	—	24	60	—	—	—	—	8 785	35 138,88	1871	4
„ „ „ „ „	6	—	—	6	15	—	—	36	90	—	—	4	8	9 111	54 664,32	1872	6
„ „ „ „ „	21	—	—	6	16	—	—	126	336	—	—	—	—	7 632	160 272,32	1865	21
„ „ „ „ „	6	—	—	6	16	—	—	36	96	—	—	6	12	7 345	44 069,70	1869	6
„ „ „ „ „	18	—	—	6	16	—	—	108	288	—	—	9	18	7 198	129 570,00	1870	18
„ „ „ „ „	20	—	—	6	16	—	—	120	320	—	—	6	12	8 513	170 255,15	1872	20
„ „ „ „ „	9	—	—	6	16	—	—	54	144	—	—	—	—	8 080	72 721,64	1873	9
„ „ „ „ „	3	—	—	6	16	—	—	18	48	—	—	1	2	8 773	26 318,79	1874	3
„ „ „ „ „	8	—	—	6	16	—	—	48	128	—	—	5	10	8 922	71 373,44	1875	8
„ „ „ „ „	9	—	—	6	16	—	—	54	144	—	—	3	6	6 035	54 317,35	1876	9
„ „ „ „ „	16	—	—	6	19	—	—	96	304	—	—	5	10	6 197	99 153,00	1878	16
„ „ „ „ „	26	—	—	6	20	—	—	156	520	—	—	11	22	8 874	230 717,81	1873	26
„ „ „ „ „	18	—	—	6	20	—	—	108	360	—	—	4	8	9 425	169 643,28	1874	18
„ „ „ „ „	23	—	—	6	20	—	—	138	460	—	—	6	12	8 165	187 783,60	1875	23
„ „ „ „ „	1	—	—	6	20	—	—	6	20	—	—	—	—	5 848	5 847,92	1877	1
„ „ „ „ „	2	—	—	6	24	—	—	12	48	—	—	—	—	8 067	16 133,14	1859	2
„ „ „ „ „	15	—	—	6	24	—	—	90	360	—	—	—	—	8 249	123 731,53	1865	15
„ „ „ „ „	2	—	—	6	24	—	—	12	48	—	—	—	—	8 345	16 690,55	1868	2
„ „ „ „ „	4	—	—	6	24	—	—	24	96	—	—	1	2	7 994	31 977,60	1874	4
„ „ „ „ „	5	—	—	6	24	—	—	30	120	—	—	2	4	8 779	43 897,00	1875	5
„ „ „ „ „	8	—	—	6	24	—	—	48	192	—	—	2	4	6 à 7 662 2 à 10 427	66 824,68	1876	8
„ „ „ „ „	1	—	—	9	16	—	—	9	16	—	—	—	—	9 919	9 919,32	1862	1
„ „ „ „ „	3	—	—	9	16	—	—	27	48	—	—	3	6	8 685	26 055,00	1874	3
„ „ „ „ „	5	—	—	9	16	—	—	45	80	—	—	—	—	7 644	38 220,00	1875	5
„ „ „ „ „	4	—	—	10	8	—	—	40	32	—	—	2	4	8 750	35 000,22	1877	4
„ I. Kl. u. Salon II. Kl.	1	—	—	6	12	—	—	6	12	—	—	—	—	5 628	5 627,80	1845	1
„ „ „ „ „ „ „	—	5	—	6	26	—	—	30	130	—	—	1	2	9 000	45 000,00	1853 1854 1858	3 1 1
Personenwagen I. u. II. Kl. mit Post	—	1	—	6	16	—	—	6	16	—	—	1	2	6 689	6 689,38	1860	1
Personenwagen I. u. II. Klasse	—	4	—	6	32	—	—	24	128	—	—	4	8	8 919	35 676,00	1852	4
„ „ „ „	—	4	—	6	32	—	—	24	128	—	—	4	8	9 525	38 100,00	1855	4
„ „ „ „	—	1	—	6	32	—	—	6	32	—	—	—	—	9 000	9 000,00	1856	1
„ „ „ „	—	6	—	6	32	—	—	36	192	—	—	—	—	9 179	55 072,00	1857	6
„ „ „ „	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	—	—	9 000	18 000,00	1858	2
„ „ „ „	—	6	—	6	32	—	—	36	192	—	—	6	12	8 571	51 426,92	1859	6
„ „ „ „	—	5	—	6	32	—	—	30	160	—	—	5	10	9 327	46 634,58	1860	5
„ „ „ „	—	6	—	6	32	—	—	36	192	—	—	6	12	10 229	61 375,35	1862	6
„ „ „ „	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	—	—	9 000	18 000,00	1863	2
„ „ „ „	—	4	—	6	32	—	—	24	128	—	—	1	2	9 131	36 525,00	1864	4
„ „ „ „	—	9	—	6	32	—	—	54	288	—	—	—	—	9 053	81 480,00	1865 1867 1869	1 4 4
„ „ „ „	—	9	—	6	32	—	—	54	288	—	—	—	—	9 600	86 400,00	1870	9
„ „ „ „	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	2	4	11 100	22 200,00	1875	2
„ „ „ „	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	2	4	7 542	15 084,67	1876	2
, „ „ „	—	3	—	9	24	—	—	27	72	—	—	3	6	11 931	35 793,00	1848	3
„ „ „ „	—	2	—	12	16	—	—	24	32	—	—	—	—	11 820	23 640,00	1848	2
„ „ „ „	—	3	—	12	16	—	—	36	48	—	—	—	—	11 400	34 200,00	1849 1850	1 2
„ „ „ „	—	3	—	12	16	—	—	36	48	—	—	—	—	12 600	37 800,00	1851	3
„ „ „ „	—	1	—	12	16	—	—	12	16	—	—	—	—	9 000	9 000,00	1852	1

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	8 094	8 093,55	1862	1
„ „ „	1	—	—	—	24	—	—	—	24	—	—	—	—	6 000	6 000,00	1850	1
„ „ „	7	—	—	—	24	—	—	—	168	—	—	—	—	6 380	44 656,84	1865	7
„ „ „	14	—	—	—	24	—	—	—	336	—	—	4	8	6 805	95 263,24	1873	14
„ „ „	6	—	—	—	24	—	—	—	144	—	—	3	6	8 378	50 267,52	1874 1875	2 4
„ „ „	5	—	—	—	24	—	—	—	120	—	—	1	2	4 910	24 548,50	1876	5
„ „ „	6	—	—	—	28	—	—	—	168	—	—	3	6	7 069	42 415,00	1870	6
„ „ „	4	—	—	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	7 812	31 248,00	1873	4
„ „ „	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	2	4	7 740	15 480,00	1856	2
„ „ „	3	—	—	—	32	—	—	—	96	—	—	—	—	7 555	22 664,61	1857	3
„ „ „	8	—	—	—	32	—	—	—	256	—	—	6	12	7 617	60 938,29	1859 1865	1 7
„ „ „	30	—	—	—	32	—	—	—	960	—	—	15	30	7 152	214 568,89	1870	30
„ „ „	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	—	—	7 972	15 944,68	1871	2
„ „ „	11	—	—	—	32	—	—	—	352	—	—	5	10	8 598	94 572,92	1872	11
„ „ „	12	—	—	—	32	—	—	—	384	—	—	6	12	8 458	101 496,34	1873	12
„ „ „	32	—	—	—	32	—	—	—	1 024	—	—	12	24	22 à 8 263 10 à 9 516	276 948,70	1874	32
„ „ „	36	—	—	—	32	—	—	—	1 152	—	—	11	22	7 857	282 850,22	1875	36
„ „ „	12	—	—	—	32	—	—	—	384	—	—	5	10	6 131	73 574,74	1876	12
„ „ „	43	—	—	—	32	—	—	—	1 376	—	—	17	34	6 016	258 674,22	1877	43
Personenwagen II. Klasse mit Postsalonwagen II. Klasse	7	—	—	—	8	—	—	—	56	—	—	—	—	6 789	47 523,03	1865	7
„ „ „	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	4 732	4 732,12	1859	1
„ „ „	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	6 000	6 000,00	1850	1
„ „ „	—	4	—	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	8 670	34 680,00	1850 1851	2 2
Personenwagen II. Klasse	—	3	—	—	32	—	—	—	96	—	—	2	4	1 = 9 510 2 à 8 580	26 670,00	1848	3
„ „ „	—	4	—	—	32	—	—	—	128	—	—	3	6	8 888	35 550,00	1850	4
„ „ „	—	3	—	—	32	—	—	—	96	—	—	3	6	9 120	27 360,00	1851	3
„ „ „	—	2	—	—	32	—	—	—	64	—	—	—	—	8 280	16 560,00	1856	2
„ „ „	—	7	—	—	40	—	—	—	280	—	—	7	14	9 655	67 587,00	1845	7
„ I., II. u. III. Klasse	1	—	—	6	8	20	—	6	8	20	—	—	—	5 418	5 418,00	1845	1
„ II. u. III. Klasse	4	—	—	—	8	30	—	—	32	120	—	4	8	6 014	24 055,92	1865	4
„ „ „ „ „	16	—	—	—	8	30	—	—	128	480	—	6	12	4 à 6 107 12 à 7 680	116 587,20	1874	16
„ „ „ „ „	7	—	—	—	8	30	—	—	56	210	—	2	4	5 937	41 560,00	1875	7
„ „ „ „ „	16	—	—	—	8	38	—	—	128	608	—	9	18	5 053	80 852,07	1881	16
„ „ „ „ „	1	—	—	—	16	20	—	—	16	20	—	1	2	5 208	5 208,00	1845	1
„ „ „ „ „	5	—	—	—	16	20	—	—	80	100	—	5	10	7 770	38 852,07	1862	5
„ „ „ „ „	7	—	—	—	16	20	—	—	112	140	—	5	10	2 à 6 431 5 à 6 588	45 800,89	1864 1865	2 5
„ „ „ „ „	8	—	—	—	16	20	—	—	128	160	—	5	10	4 à 6 438 4 à 6 216	50 614,81	1866 1867	4 4
„ „ „ „ „	3	—	—	—	16	20	—	—	48	60	—	—	—	6 000	18 000,00	1868 1871	1 2
„ „ „ „ „	—	5	—	—	8	40	—	—	40	200	—	5	10	8 023	40 116,03	1853 1854	3 2
„ „ „ „ „	—	4	—	—	16	30	—	—	64	120	—	—	—	10 839	43 355,70	1854	4
„ „ „ „ „	—	5	—	—	16	40	—	—	80	200	—	5	10	1 = 7 725 4 à 8 010	39 765,00	1845 1847	1 4
„ „ „ „ „	—	2	—	—	16	40	—	—	32	80	—	—	—	7 500	15 000,00	1864	2
„ „ „ „ „	—	2	—	—	24	20	—	—	48	40	—	—	—	7 830	15 660,00	1856	2
Personenwagen III. Klasse	4	—	—	—	—	28	—	—	—	112	—	2	4	6 720	26 880,00	1874	4
„ „ „	7	—	—	—	—	30	—	—	—	210	—	7	14	4 660	32 619,09	1847 1848	4 3
„ „ „	4	—	—	—	—	30	—	—	—	120	—	—	—	3 912	15 648,00	1852	4
„ „ „	2	—	—	—	—	30	—	—	—	60	—	2	4	4 905	9 810,28	1857	2
„ „ „	1	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	1	2	4 515	4 515,05	1859	1
„ „ „	3	—	—	—	—	30	—	—	—	90	—	—	—	6 675	20 025,00	1874	3
„ „ „	1	—	—	—	—	35	—	—	—	35	—	1	2	4 232	4 231,83	1870	1
„ „ „	18	—	—	—	—	35	—	—	—	630	—	12	24	4 890	88 013,88	1873	18
„ „ „	11	—	—	—	—	35	—	—	—	385	—	6	12	5 737	63 101,65	1874	11
„ „ „	40	—	—	—	—	35	—	—	—	1 400	—	11	22	4 998	199 931,69	1875	40
„ „ „	25	—	—	—	—	35	—	—	—	875	—	19	38	4 071	101 785,52	1876	25
„ „ „	4	—	—	—	—	35	—	—	—	140	—	2	4	3 863	15 451,43	1877	4
„ „ „	4	—	—	—	—	38	—	—	—	152	—	4	8	5 264	21 057,45	1865	4
„ „ „	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	5 460	5 460,00	1874	1
„ „ „	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	4 704	4 704,00	1875	1
„ „ „	8	—	—	—	—	39	—	—	—	312	—	4	8	5 813	46 500,00	1875	8
„ „ „	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	—	—	4 650	4 650,00	1849	1

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. Klasse.	6. Anzahl der Plätze eines Wagens in II. Klasse.	7. Anzahl der Plätze eines Wagens in III. Klasse.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in IV. Klasse.	9. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. Klasse.	10. Anzahl der Plätze im Ganzen in II. Klasse.	11. Anzahl der Plätze im Ganzen in III. Klasse.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Personenwagen III. Klasse	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	6 540	6 540,00	1856	1
„ „ „	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	4 674	4 674,00	1857	1
„ „ „	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	5 773	11 545,08	1859	2
„ „ „	15	—	—	—	—	40	—	—	—	600	—	15	30	6 033	90 494,74	1861 1862	6 9
„ „ „	8	—	—	—	—	40	—	—	—	320	—	3	6	4 796	38 370,00	1864	8
„ „ „	54	—	—	—	—	40	—	—	—	2 160	—	54	108	44 à 5 101 10 à 6 032	284 781,27	1865	54
„ „ „	13	—	—	—	—	40	—	—	—	520	—	13	26	5 172	67 231,42	1866	13
„ „ „	31	—	—	—	—	40	—	—	—	1 240	—	16	32	4 863	150 740,69	1867	31
„ „ „	6	—	—	—	—	40	—	—	—	240	—	6	12	4 à 6 016 2 à 4 600	33 264,94	1868	6
„ „ „	20	—	—	—	—	40	—	—	—	800	—	20	40	4 997	99 946,00	1869	20
„ „ „	68	—	—	—	—	40	—	—	—	2 720	—	68	136	4 684	318 522,40	1870	68
„ „ „	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	4 700	9 399,72	1871	2
„ „ „	38	—	—	—	—	40	—	—	—	1 520	—	21	42	5 267	200 162,88	1872	38
„ „ „	141	—	—	—	—	40	—	—	—	5 640	—	78	156	5 497	775 134,44	1873	141
„ „ „	75	—	—	—	—	40	—	—	—	3 000	—	34	68	65 à 5 394 10 à 6 966	420 241,90	1874	75
„ „ „	167	—	—	—	—	40	—	—	—	6 680	—	83	166	4 640	774 952,50	1875	167
„ „ „	92	—	—	—	—	40	—	—	—	3 680	—	56	112	3 986	366 696,60	1876	92
„ „ „	17	—	—	—	—	40	—	—	—	680	—	3	6	3 885	66 041,31	1877	17
„ „ „	64	—	—	—	—	45	—	—	—	2 880	—	27	54	4 077	260 899,69	1877	64
„ „ „	19	—	—	—	—	45	—	—	—	855	—	16	32	4 064	77 222,63	1878	19
„ „ „	3	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	3	6	3 808	11 422,56	1879	3
„ „ „	4	—	—	—	—	45	—	—	—	180	—	4	8	3 708	14 832,10	1881	4
Personenwagen III. Klasse mit Post	1	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	1	2	5 170	5 169,50	1872	1
„ „ „ „ „	1	—	—	—	—	15	—	—	—	15	—	1	2	5 933	5 932,93	1875	1
„ „ „ „ „	5	—	—	—	—	20	—	—	—	100	—	4	8	5 175	25 872,63	1872	5
„ „ „ „ „	2	—	—	—	—	20	—	—	—	40	—	2	4	1 = 5 040 1 = 5 521	10 560,88	1873 1874	1 1
„ „ „ „ „	2	—	—	—	—	20	—	—	—	40	—	—	—	4 469	8 938,00	1875	2
Personenwagen III. Klasse	—	1	—	—	—	50	—	—	—	50	—	1	2	10 740	10 740,00	1847	1
„ „ „	—	8	—	—	—	50	—	—	—	400	—	6	12	6 à 8 190 2 à 7 260	63 660,00	1848	8
„ „ „	—	18	—	—	—	50	—	—	—	900	—	10	20	7 357	132 420,00	1849 1850	9 9
„ „ „	—	3	—	—	—	50	—	—	—	150	—	2	4	7 460	22 380,00	1851	3
„ „ „	—	2	—	—	—	50	—	—	—	100	—	—	—	8 790	17 580,00	1852	2
„ „ „	—	8	—	—	—	50	—	—	—	400	—	7	14	7 684	61 473,00	1856	8
„ „ „	—	3	—	—	—	50	—	—	—	150	—	3	6	7 239	21 718,47	1857 1858	1 2
„ „ „	—	1	—	—	—	58	—	—	—	58	—	1	2	6 450	6 450,00	1853	1
„ „ „	—	9	—	—	—	58	—	—	—	522	—	1	2	6 000	54 000,00	1854 1858 1866	3 1 5
„ „ „	—	3	—	—	—	58	—	—	—	174	—	3	6	6 990	20 970,00	1868	3
„ „ „	—	9	—	—	—	58	—	—	—	522	—	6	12	6 580	59 220,00	1869	9
„ „ „	—	11	—	—	—	58	—	—	—	638	—	—	—	6 150	67 650,00	1870	11
„ „ „	—	1	—	—	—	58	—	—	—	58	—	—	—	6 000	6 000,00	1873	1
„ „ „	—	8	—	—	—	60	—	—	—	480	—	8	16	3 à 7 752 5 à 7 165	59 079,00	1845	8
„ „ „	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	7 575	15 150,00	1847	2
„ „ „	—	10	—	—	—	60	—	—	—	600	—	9	18	6 262	62 619,00	1852 1853	6 4
„ „ „	—	8	—	—	—	60	—	—	—	480	—	2	4	6 000	48 000,00	1854 1855 1856	1 6 1
„ „ „	—	1	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	6 450	6 450,00	1858	1
„ „ „	—	15	—	—	—	60	—	—	—	900	—	15	30	7 712	115 673,04	1862	15
„ „ „	—	3	—	—	—	60	—	—	—	180	—	1	2	6 150	18 450,00	1865	3
„ „ „	—	10	—	—	—	60	—	—	—	600	—	—	—	6 000	60 000,00	1866 1867	8 2
„ „ „	—	7	—	—	—	60	—	—	—	420	—	7	14	6 990	48 930,00	1868	7
„ „ „	—	7	—	—	—	60	—	—	—	420	—	7	14	6 750	47 250,00	1869	7
„ „ „	—	1	—	—	—	60	—	—	—	60	—	—	—	6 150	6 150,00	1870	1
„ „ „	—	3	—	—	—	60	—	—	—	180	—	—	—	6 000	18 000,00	1873 1874	2 1
„ „ „	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	6 450	12 900,00	1875	2
Personenwagen IV. Klasse	60	—	—	—	—	—	40	—	—	—	2 400	30	60	3 702	222 118,53	1874	60
„ „ „	19	—	—	—	—	—	40	—	—	—	760	8	16	4 170	79 259,99	1875	19
„ „ „	3	—	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	—	6 450	19 350,00	1874	3

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. Klasse.	6. eines Wagens in II. Klasse.	7. eines Wagens in III. Klasse.	8. eines Wagens in IV. Klasse.	9. im Ganzen in I. Klasse.	10. im Ganzen in II. Klasse.	11. im Ganzen in III. Klasse.	12. im Ganzen in IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Personenwagen IV. Klasse	18	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 080	—	—	4 453	80 147,16	1872	18
„ „ „	4	—	—	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	5 685	22 741,24	1873	4
„ „ „	4	—	—	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	4 876	19 504,96	1874	4
„ „ „	22	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 320	13	26	4 329	95 239,14	1875	22
„ „ „	27	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 620	12	24	3 116	84 130,49	1876	27
„ „ „	9	—	—	—	—	—	60	—	—	—	540	6	12	3 477	31 293,76	1877	9
„ „ „	23	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 380	12	24	3 085	70 952,81	1878	23
für normalspurige Sekundärbahnen: Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	46	—	—	—	46	—	—	1	2	3 867	3 867,28	1881	1
„ II. u. III. Kl.	1	—	—	—	15	51	—	—	15	51	—	1	2	3 474	3 473,62	1879	1
„ „ „ „	2	—	—	—	15	51	—	—	30	102	—	2	4	4 305	8 610,22	1881	2
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	70	—	—	—	70	—	1	2	3 209	3 209,12	1879	1
„ II. u. III Kl. u. Gepäckraum	—	—	1	—	15	47	—	—	15	47	—	1	2	4 564	4 563,84	1879	1
Summa	1 791	275	1	—	—	—	—	2 296	17 078	50 532	9 715	1 081	2 162	—	—	—	2 067

mit 4 411 Achsen und 16 957 115 kg Eigengewicht = 3 844,3 kg pro Achse oder 213,0 kg pro Platz.
79 621 Plätze = 18,051 pro Achse.

b. für schmalspurige Bahnen.

Personenwagen II. u. III. Klasse	1	—	—	—	6	10	—	—	6	10	—	—	—	2 308	2 307,89	1881	1
„ „ „ „	1	—	—	—	6	10	—	—	6	10	—	1	2	2 783	2 783,13	1881	1
„ III. Klasse	3	—	—	—	—	16	—	—	—	48	—	2	4	2 148	6 443,65	1881	3
„ „ „	1	—	—	—	—	16	—	—	—	16	—	1	2	2 544	2 543,00	1881	1
Summa	6	—	—	—	—	—	—	—	12	84	—	4	8	—	—	—	6

mit 12 Achsen und 13 550 kg Eigengewicht = 1 129,2 kg pro Achse oder 141,1 kg pro Platz.
96 Plätze = 8,000 pro Achse.

Summa aller Personenwagen	1 797	275	1	—	—	—	—	2 296	17 090	50 616	9 715	1 085	2 170	—	—	—	2 073

mit 4 423 Achsen und 16 970 665 kg Eigengewicht = 3 836,9 kg pro Achse oder 212,9 kg pro Platz.
79 717 Plätze = 18,023 pro Achse.

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

Personenwagen II. Klasse	3	—	—	—	32	—	—	—	96	—	—	—	—	8 054	24 162,00	1872	3
„ II. u. III. Klasse	5	—	—	—	8	30	—	—	40	150	—	5	10	7 244	36 220,00	1872	5
„ III. „	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	—	—	4 800	9 600,00	1875	2
„ IV. „	2	—	—	—	—	—	55	—	—	—	110	1	2	5 204	10 408,00	1872	2
„ IV. Klasse mit Zugführer-Coupé	1	—	—	—	—	—	36	—	—	—	36	1	2	5 204	5 204,00	1872	1
„ II. Klasse mit Post- und Gepäckraum	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	5 965	5 965,00	1880	1
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	5 665	5 665,00	1880	1
Summa	15	—	—	—	—	—	—	—	152	290	146	9	18	—	—	—	15

mit 30 Achsen und 122 625 kg Eigengewicht = 4 087,5 kg pro Achse oder 208,5 kg pro Platz.
588 Plätze = 19,600 pro Achse.

C. Bestand an Personenwagen.

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. Klasse.	6. in II. Klasse.	7. in III. Klasse.	8. in IV. Klasse.	9. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. Klasse.	10. in II. Klasse.	11. in III. Klasse.	12. in IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Personenwagen II. u. III. Klasse	1	—	—	—	8	26	—	—	8	26	—	—	—	9 600	9 600,00	1873	1
„ „ „ „ „	1	—	—	—	8	30	—	—	8	30	—	—	—	7 080	7 080,00	1873	1
„ „ „ „ „	7	—	—	—	8	30	—	—	56	210	—	4	8	7 286	51 000,00	1873	7
Summa	9	—	—	—	—	—	—	—	72	266	—	4	8	—	—	—	9

mit 338 Plätzen = 18,778 pro Achse.

18 Achsen und 69 450 kg Eigengewicht = 3 858,3 kg pro Achse oder 205,5 kg pro Platz.

c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. Klasse.	6. in II. Klasse.	7. in III. Klasse.	8. in IV. Klasse.	9. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. Klasse.	10. in II. Klasse.	11. in III. Klasse.	12. in IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Personenwagen I., II. u. III. Klasse	2	—	—	6	8	20	—	12	16	40	—	—	—	9 597	19 194,00	1857	2
„ I. u. III. Klasse	2	—	—	6	—	30	—	12	—	60	—	—	—	8 856	17 712,00	1857	2
„ II. u. III. „	6	—	—	—	16	20	—	—	96	120	—	6	12	6 602	39 614,40	1857	6
„ III. Klasse	4	—	—	—	—	40	—	—	—	160	—	4	8	5 461	21 842,40	1857	4
Summa	14	—	—	—	—	—	—	24	112	380	—	10	20	—	—	—	14

mit 516 Plätzen = 18,429 pro Achse.

28 Achsen und 107 500 kg Eigengewicht = 3 839,3 kg pro Achse oder 208,3 kg pro Platz.

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

Personenwagen.	mit einer Anzahl von Plätzen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.		Jahrgang.
19	12	332	560	—	904 = 1,134	Proz. auf	1845
11	—	64	450	—	514 = 0,645	„ „	1847
19	51	200	490	—	741 = 0,930	„ „	1848
11	12	16	490	—	518 = 0,650	„ „	1849
19	24	262	450	—	736 = 0,923	„ „	1850
11	36	200	150	—	386 = 0,484	„ „	1851
17	36	144	580	—	760 = 0,953	„ „	1852
11	18	102	418	—	538 = 0,675	„ „	1853
11	6	106	434	—	546 = 0,685	„ „	1854
10	24	128	360	—	512 = 0,642	„ „	1855
17	6	208	540	—	754 = 0,946	„ „	1856
13	36	288	150	—	474 = 0,595	„ „	1857
7	18	90	218	—	326 = 0,409	„ „	1858
13	48	288	110	—	446 = 0,560	„ „	1859
6	36	176	—	—	212 = 0,266	„ „	1860
6	—	—	240	—	240 = 0,301	„ „	1861
39	51	358	1 360	—	1 769 = 2,219	„ „	1862
2	12	64	—	—	76 = 0,095	„ „	1863

Personenwagen.	mit einer Anzahl von Plätzen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.		Jahrgang.
16	24	192	440	—	656 = 0,822	Proz. auf	1864
132	246	1 848	2 712	—	4 306 = 5,402	„ „	1865
31	16	64	1 370	—	1 450 = 1,819	„ „	1866
48	45	360	1 440	—	1 845 = 2,314	„ „	1867
27	42	232	854	—	1 128 = 1,415	„ „	1868
56	92	455	1 742	—	2 289 = 2,871	„ „	1869
156	198	1 992	3 453	—	5 643 = 7,079	„ „	1870
11	36	156	120	—	312 = 0,391	„ „	1871
99	156	762	1 630	1 080	3 628 = 4,551	„ „	1872
233	220	1 496	6 468	240	8 424 = 10,567	„ „	1873
242	186	1 752	4 185	2 775	8 898 = 11,162	„ „	1874
356	308	2 202	8 815	2 080	13 405 = 16,816	„ „	1875
180	114	904	4 555	1 620	7 193 = 9,023	„ „	1876
151	91	1 599	3 700	540	5 930 = 7,439	„ „	1877
58	96	304	855	1 380	2 635 = 3,305	„ „	1878
6	—	30	303	—	333 = 0,418	„ „	1879
29	—	216	974	—	1 190 = 1,493	„ „	1881
2 073	2 296	17 090	50 616	9 715	79 717		

Von der Gesammtzahl der Plätze kamen nach Prozenten: 2,88 auf I. Klasse, 21,44 auf II. Klasse, 63,49 auf III. Klasse, 12,19 auf IV. Klasse.

Auf normal- und schmalspurige Bahnen vertheilt, ergaben sich von den vorhandenen Plätzen:

a) für normalspurige Bahnen: 2,88 % auf I. Klasse, 21,45 % auf II. Klasse, 63,47 % auf III. Klasse, 12,20 % auf IV. Klasse.

b) für schmalspurige Bahnen: 12,50 % auf II. Klasse und 87,50 % auf III. Klasse.

Von den vorhandenen Personenwagen für normalspurige Bahnen sind eingerichtet:

für Dampfheizung 530 Stück mit 19 553 Plätzen und zwar:

152 Coupés I. Klasse mit 893 Plätzen = 38,89 Prozent der vorhandenen Plätze,

548½ „ II. „ „ 4 360 „ = 25,58 „ „ „ „

1 430 „ III. „ „ 14 300 „ = 28,20 „ „ „ „

für Gasbeleuchtung 30 Stück mit 791 Plätzen und zwar:

30 Coupés I. Klasse mit 175 Plätzen = 7,62 Prozent der vorhandenen Plätze,

79 „ II. „ „ 616 „ = 8,61 „ „ „ „

D.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

GEPÄCK- UND GÜTER- ETC. WAGEN

MIT ANGABE IHRER LADEFÄHIGKEIT UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a. für normalspurige Bahnen.
   - b. für schmalspurige Bahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Chemnitz-Würschnitzer Bahn.
   - b. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - c. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - d. Zittau-Reichenberger Bahn.

1881.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladefähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			

1. Staats-Eisenbahnen.

a. für normalspurige Bahnen.

Passagiergepäckwagen	7	—	—	4 000	28 000	7	14	3 825	26 775,00	1868	7
„	14	—	—	„	56 000	14	28	3 825	53 550,00	1871 1872 1874	7 3 4
„	3	—	—	5 000	15 000	3	6	3 424	10 270,50	1860 1861	1 2
„	13	—	—	„	65 000	13	26	2 962	38 502,75	1862	13
„	5	—	—	„	25 000	5	10	2 957	14 785,86	1863	5
„	2	—	—	„	10 000	2	4	3 076	6 151,20	1864	2
„	17	—	—	„	85 000	17	34	2 777	47 205,60	1865	17
„	4	—	—	„	20 000	4	8	3 à 2 766 1 = 2 150	10 449,81	1866 1867	3 1
„	4	—	—	„	20 000	4	8	2 616	10 464,00	1869	4
„	18	—	—	„	90 000	18	36	3 044	54 795,60	1870	18
„	22	—	—	„	110 000	22	44	3 070	67 545,02	1871	22
„	23	—	—	„	115 000	23	46	2 893	66 535,41	1872	23
„	33	—	—	„	165 000	33	66	3 444	113 660,72	1873	33
„	49	—	—	„	245 000	49	98	39 à 3 811 10 à 7 050	219 115,85	1874	49
„	50	—	—	„	250 000	50	100	3 470	173 502,33	1875	50
„	24	—	—	„	120 000	24	48	3 299	79 172,48	1876	24
„	33	—	—	„	165 000	33	66	2 878	94 960,33	1877	33
„	1	—	—	„	5 000	1	2	2 774	2 774,46	1878	1
„	4	—	—	„	20 000	4	8	2 432	9 727,84	1880	4
„	1	—	—	„	5 000	1	2	2 430	2 429,60	1881	1
„	—	9	—	5 000	45 000	9	18	3 900	35 100,00	1855 1857 1858 1860	1 3 4 1
Summa	327	9	—	—	1 659 000	336	672	—	—	—	336
	mit 681 Achsen und 2 423 100 kg Eigengewicht = 3 558,1 kg pro Achse.										
bedeckte*											
Güterwagen	2	—	—	5 000	10 000	2	4	4 461	8 922,00	1845	2
„	1	—	—	„	5 000	—	—	4 275	4 275,00	1846	1
„	6	—	—	„	30 000	2	4	3 616	21 693,00	1847	6
„	5	—	—	„	25 000	3	6	4 021	20 105,00	1848	5
„	4	—	—	„	20 000	2	4	3 051	12 205,62	1849	4
„	22	—	—	„	110 000	2	4	2 823	62 115,00	1850	22
„	35	—	—	„	175 000	7	14	2 899	101 455,74	1851	35
„	112	—	—	„	560 000	48	96	2 943	329 665,90	1852	112
„	85	—	—	„	425 000	35	70	2 722	231 336,80	1853	85
„	21	—	—	„	105 000	1	2	2 659	55 844,70	1854	21
„	28	—	—	„	140 000	1	2	2 856	79 976,62	1855	28
„	99	—	—	„	495 000	85	170	3 093	306 226,98	1856	99
„	61	—	—	„	305 000	49	98	2 851	173 890,04	1857	61
„	22	—	—	„	110 000	18	36	2 547	56 027,35	1858	22
„	31	—	—	„	155 000	20	40	2 896	89 783,57	1859	31

* Unter den bedeckten Güterwagen zu 5000 kg Ladefähigkeit befinden sich 182 Stück, welche als Gepäck-Beiwagen für Personenzüge dienen.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Ladefähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
bedeckte Güterwagen	27	—	—	5 000	135 000	17	34	2 429	65 575,96	1860	27
„	31	—	—	„	155 000	16	32	2 298	71 239,58	1861	31
„	55	—	—	„	275 000	53	106	2 563	140 943,11	1862	55
„	108	—	—	„	540 000	97	194	2 375	256 507,99	1863	108
„	195	—	—	„	975 000	148	296	2 151	419 489,10	1864	195
„	180	—	—	„	900 000	70	140	2 127	382 852,74	1865	180
„	63	—	—	„	315 000	46	92	2 078	130 918,75	1866	63
„	125	—	—	„	625 000	70	140	2 093	261 629,14	1867	125
„	272	—	—	„	1 360 000	112	224	2 196	597 303,81	1868	272
„	64	—	—	„	320 000	51	102	1 908	122 097,14	1869	64
„	211	—	—	„	1 055 000	87	174	2 337	493 178,97	1870	211
„	270	—	—	„	1 350 000	136	272	2 286	617 152,23	1871	270
„	399	—	—	„	1 995 000	222	444	2 595	1 035 406,47	1872	399
„	500	—	—	„	2 500 000	254	508	2 774	1 387 243,86	1873	500
„	329	—	—	„	1 645 000	154	308	2 864	942 195,96	1874	329
„	314	—	—	„	1 570 000	149	298	2 432	763 792,05	1875	314
„	42	—	—	„	210 000	35	70	12 à 2 692 30 à 1 995	92 156,57	1876	42
„	14	—	—	„	70 000	6	12	1 925	26 946,24	1877	14
„	99	—	—	10 000	990 000	49	98	3 440	340 596,77	1866	99
„	99	—	—	„	990 000	25	50	3 001	297 120,00	1867	99
„	99	—	—	„	990 000	40	80	3 233	320 100,00	1868	99
„	62	—	—	„	620 000	50	100	2 940	182 287,31	1869	62
„	123	—	—	„	1 230 000	—	—	3 039	373 797,00	1870 1871	49 74
„	100	—	—	„	1 000 000	30	60	3 311	331 050,00	1872	100
„	1	—	—	„	10 000	—	—	2 880	2 880,00	1873	1
„	143	—	—	„	1 430 000	33	66	54 à 2 822 89 à 3 332	448 905,60	1874	143
„	53	—	—	„	530 000	15	30	2 855	151 335,00	1875	53
„	236	—	—	„	2 360 000	76	152	2 303	543 495,49	1876	236
„	291	—	—	„	2 910 000	176	352	2 299	669 073,25	1877	291
„	470	—	—	„	4 700 000	238	476	2 261	1 062 840,77	1878	470
„	94	—	—	„	940 000	35	70	2 000	188 002,99	1879	94
„	336	—	—	„	3 360 000	166	332	1 921	645 610,03	1880	336
„	157	—	—	„	1 570 000	77	154	1 979	310 644,59	1881	157
„	—	7	—	10 000	70 000	7	14	4 540	31 780,50	1852	7
„	—	5	—	„	50 000	5	10	7 500*	37 500,00	1853	5
„	—	38	—	„	380 000	7	14	3 417	129 840,00	1854	38
„	—	47	—	„	470 000	12	24	3 609	169 634,63	1855	47
„	—	32	—	„	320 000	1	2	3 655	116 962,50	1856	32
„	—	40	—	„	400 000	1	2	3 286	131 428,13	1857	40
„	—	24	—	„	240 000	16	32	3 599	86 387,96	1858	24
„	—	41	—	„	410 000	—	—	2 913	119 447,56	1859	41
„	—	24	—	„	240 000	—	—	2 630	63 120,24	1860	24
„	—	79	—	„	790 000	—	—	2 558	202 073,66	1861	79
„	—	5	—	„	50 000	—	—	2 626	13 130,92	1862	5

* Frühere Postbureauwagen.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Ladefähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
bedeckte											
Güterwagen	—	1	—	10 000	10 000	—	—	2 324	2 323,98	1863	1
„	—	5	—	„	50 000	—	—	2 209	11 045,08	1864 1867 1869	2 1 2
„	—	10	—	15 000	150 000	—	—	2 960	29 595,92	1881	10
„	—	—	1	10 000	10 000	—	—	6 630	6 630,00	1847	1
„	—	—	3	„	30 000	—	—	1 = 6 444 2 à 5 868	18 180,80	1852 1859	1 2
„	—	—	4	„	40 000	—	—	5 881	23 524,18	1870	4
„	—	—	2	„	20 000	—	—	4 722	9 444,55	1877	2
„	—	—	25	„	250 000	—	—	4 665	116 630,00	1878	25
„	—	—	13	„	130 000	—	—	4 074	52 963,42	1879	13
„	—	—	2	„	20 000	—	—	3 355	6 709,30	1880	2
Pferdewagen	3	—	—	5 000	15 000	—	—	3 100	9 300,00	1851	3
„	2	—	—	„	10 000	—	—	3 300	6 600,00	1853	2
„	10	—	—	„	50 000	10	20	2 337	23 373,94	1865	10
Viehwagen	4	—	—	5 000	20 000	—	—	2 340	9 360,00	1853 1858 1865	1 2 1
„	2	—	—	„	10 000	—	—	1 923	3 846,08	1877	2
„	7	—	—	„	35 000	—	—	2 216	15 514,77	1879	7
„	2	—	—	„	10 000	—	—	2 154	4 307,81	1880	2
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 289	2 289,33	1881	1
Summa der bedeckten Güterwagen	6 127	358	50	—	46 580 000	3 067	6 134	—	—	—	6 535
	mit 13 528 Achsen und 36 779 400 kg Eigengewicht = 2 718,8 kg pro Achse.										
336 Passagiergepäckwagen mit 681 Achsen und 2 423 100 kg Eigengewicht,											
6 535 bedeckte Güterwagen „ 13 528 „ „ 36 779 400 „ „											
14 209 Achsen und 39 202 500 kg Eigengewicht = 2 759,0 kg pro Achse.											
offene*											
Güterwagen	2	—	—	5 000	10 000	—	—	1 801	3 601,00	1844 1845	1 1
„	2	—	—	„	10 000	—	—	1 801	3 602,00	1846	2
„	4	—	—	„	20 000	—	—	2 217	8 866,48	1847	4
„	12	—	—	„	60 000	4	8	1 760	21 116,68	1848	12
„	8	—	—	„	40 000	—	—	1 800	14 400,00	1849 1850	5 3
„	17	—	—	„	85 000	1	2	1 766	30 018,02	1851	17
„	54	—	—	„	270 000	15	30	1 371	74 047,60	1852	54
„	29	—	—	„	145 000	12	24	1 829	53 051,09	1853	29
„	26	—	—	„	130 000	6	12	1 786	46 440,08	1854	26
„	101	—	—	„	505 000	39	78	2 812	283 988,24	1855	101
„	192	—	—	„	960 000	67	134	2 310	443 539,18	1856	192
„	111	—	—	„	555 000	12	24	80 à 1 861 31 à 2 410	223 607,86	1857	111
„	128	—	—	„	640 000	33	66	1 987	254 319,92	1858	128
„	46	—	—	„	230 000	23	46	1 939	89 172,52	1859	46
„	38	—	—	„	190 000	10	20	1 630	61 960,05	1860	38
„	101	—	—	„	505 000	69	138	1 781	179 882,40	1861	101
„	155	—	—	„	775 000	141	282	1 799	278 817,25	1862	155
„	154	—	—	„	770 000	106	212	1 445	222 492,52	1863	154

* Unter den offenen Güterwagen zu 5 000 kg Ladefähigkeit befinden sich 11 Stück mit Aufsatzgattern zum Viehtransport.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Ladefähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
offene Güterwagen	57	—	—	5 000	285 000	13	26	1 501	85 561,53	1864	57
„	63	—	—	„	315 000	30	60	1 485	93 577,72	1865	63
„	217	—	—	„	1 085 000	43	86	1 516	328 878,25	1866	217
„	136	—	—	„	680 000	83	166	1 451	197 365,61	1867	136
„	67	—	—	„	335 000	17	34	1 300	87 086,63	1868	67
„	66	—	—	„	330 000	23	46	1 230	81 161,10	1869	66
„	19	—	—	„	95 000	2	4	1 163	22 103,71	1870	19
„	1	—	—	„	5 000	1	2	1 342	1 342,35	1871	1
„	2	—	—	„	10 000	1	2	1 950	3 900,00	1873	2
„	6	—	—	„	30 000	—	—	1 800	10 800,00	1874 1875	4 2
Zweigbahnwagen	118	—	—	„	590 000	97	194	1 185	139 854,12	1856 1857 1858	56 39 23
„	80	—	—	„	400 000	80	160	1 347	107 760,00	1874	80
„	18	—	—	„	90 000	18	36	1 297	23 347,26	1875	18
„	41	—	—	„	205 000	41	82	1 110	45 493,32	1877	41
„	20	—	—	„	100 000	20	40	939	18 785,28	1878	20
„	45	—	—	„	225 000	45	90	866	38 984,47	1879	45
„	40	—	—	„	200 000	40	80	887	35 499,58	1880	40
„	26	—	—	„	130 000	26	52	983	25 561,84	1881	26
Güterwagen	40	—	—	6 000	240 000	8	16	2 278	91 104,00	1866	40
„	40	—	—	10 000	400 000	7	14	2 298	91 925,77	1854	40
„	130	—	—	„	1 300 000	30	60	2 212	287 605,37	1855	130
„	30	—	—	„	300 000	13	26	2 177	65 299,81	1856	30
„	182	—	—	„	1 820 000	68	136	2 397	436 257,64	1857	182
„	52	—	—	„	520 000	33	66	2 441	126 918,75	1858	52
„	46	—	—	„	460 000	15	30	2 203	101 322,32	1859	46
„	105	—	—	„	1 050 000	36	72	1 890	198 489,92	1860	105
„	398	—	—	„	3 980 000	354	708	2 110	839 726,64	1861	398
„	394	—	—	„	3 940 000	99	198	2 029	799 527,67	1862	394
„	141	—	—	„	1 410 000	115	230	1 986	279 978,66	1863	141
„	183	—	—	„	1 830 000	111	222	1 939	354 786,16	1864	183
„	415	—	—	„	4 150 000	142	284	2 156	894 757,19	1865	415
„	526	—	—	„	5 260 000	294	588	2 311	1 215 642,11	1866	526
„	249	—	—	„	2 490 000	96	192	2 323	578 315,65	1867	249
„	113	—	—	„	1 130 000	77	154	2 069	233 760,90	1868	113
„	292	—	—	„	2 920 000	90	180	1 988	580 391,12	1869	292
„	398	—	—	„	3 980 000	179	358	2 043	813 280,52	1870	398
„	580	—	—	„	5 800 000	273	546	2 109	1 223 023,14	1871	580
„	1 209	—	—	„	12 090 000	385	770	2 269	2 743 408,79	1872	1 209
„	1 301	—	—	„	13 010 000	517	1 034	2 593	3 373 867,52	1873	1 301
„	975	—	—	„	9 750 000	402	804	2 635	2 569 127,68	1874	975
„	812	—	—	„	8 120 000	223	446	2 285	1 855 199,99	1875	812
„	227	—	—	„	2 270 000	105	210	1 805	409 733,92	1876	227
„	190	—	—	„	1 900 000	62	124	1 787	339 470,12	1877	190
„	101	—	—	„	1 010 000	52	104	1 660	167 644,62	1878	101

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Ladefähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		**Jahr der Anschaffung.**	**Stückzahl pro Jahr und in Sa.**
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
offene Güterwagen	124	—	—	10 000	1 240 000	60	120	1 452	180 012,99	1879	124
„	194	—	—	„	1 940 000	98	196	1 677	325 259,48	1880	194
„	429	—	—	„	4 290 000	199	398	1 503	644 950,72	1881	429
„	1	—	—	13 000	13 000	—	—	2 128	2 127,82	1881	1
„	11	—	—	15 000	165 000	—	—	2 336	25 695,00	1865	11
„	72	—	—	„	1 080 000	18	36	2 460	177 135,00	1866	72
„	3	—	—	„	45 000	3	6	2 820	8 460,00	1867	3
„	50	—	—	„	750 000	17	34	2 503	125 160,00	1868	50
„	1	—	—	„	15 000	—	—	2 340	2 340,00	1875	1
„	—	1	—	10 000	10 000	—	—	3 000	3 000,00	1855	1
„	—	15	—	15 000	225 000	—	—	2 262	33 923,82	1880	15
„	—	—	1	10 000	10 000	—	—	3 281	3 281,30	1858	1
„	—	—	3	„	30 000	—	—	3 351	10 054,06	1870	3
„	—	—	3	„	30 000	—	—	6 125	18 374,52	1873	3
„	—	—	13	„	130 000	—	—	5 852	76 074,26	1874	13
„	—	—	1	20 000	20 000	—	—	4 625	4 625,14	1860	1
„	—	—	3	„	60 000	—	—	4 660	13 979,22	1870	3
„	—	—	4	„	80 000	—	—	7 317	29 269,00	1873	4
„	—	—	11	„	220 000	—	—	3 017	33 183,96	1880	11
Bauwagen	4	—	—	4 000	16 000	4	8	1 761	7 042,50	1846 bis 1848	4
„	429	—	—	5 000	2 145 000	232	464	1 426	611 924,08	1842 bis 1873	429
„	—	1	—	7 500	7 500	1	2	3 005	3 005,00	1852	1
Summa der offenen Güterwagen	12 649	17	39	—	114 661 500	5 536	11 072	—	—	—	12 705
	25 505 Achsen und 59 083 060 kg Eigengewicht = 2 316,5 kg pro Achse.										
Summa d. Gepäck- u. Güterwagen f. normalspur. B.	19 103	384	89	—	162 900 500	8 939	17 878	—	—	—	19 576
(336 Passagiergepäckwagen, 19 240 Güterwagen) 19 576 Wagen mit { 98 285 560 kg Eigengewicht, 39 714 Achsen (pro Achse 4 101,5 kg Ladefähigkeit und 2 474,6 kg Wagengewicht).											
b. **für schmalspurige Bahnen.**											
bedeckte Güterwagen (zugleich Zugführer- u. Gepäckwagen)	1	—	—	5 000	5 000	1	2	1 430	1 429,01	1881	1
„	6	—	—	„	30 000	5	10	1 381	8 288,72	1881	6
offene Güterwagen	12	—	—	5 000	60 000	6	12	1 157	13 881,96	1881	12
„	5	—	—	„	25 000	—	—	829	4 143,50	1881	5
Summa d. Güterwagen f. schmalspur. B. . .	24	—	—	—	120 000	12	24	—	—	—	24
24 Wagen mit { 44 525 kg Eigengewicht, 48 Achsen (pro Achse 2 500,0 kg Ladefähigkeit und 927,6 kg Wagengewicht).											
Summa aller Gepäck- und Güterwagen	19 127	384	89	—	163 020 500	8 951	17 902	—	—	—	19 600
(336 Passagiergepäckwagen, 19 264 Güterwagen) 19 600 Wagen mit { 98 330 085 kg Eigengewicht, 39 762 Achsen (pro Achse 4 099,0 kg Ladefähigkeit und 2 473,0 kg Wagengewicht).											

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Ladefähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		**Jahr der Anschaffung.**	**Stückzahl pro Jahr und in Sa.**
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

a. Chemnitz-Würschnitzer Bahn.

offene Güterwagen	18	—	—	5 000	90 000	—	—	1 778	32 007,60	1862	18
„	11	—	—	„	55 000	11	22	1 580	17 377,25	1864	11
„	20	—	—	„	100 000	20	40	1 580	31 594,64	1865	20
„	47	—	—	10 000	470 000	11	22	2 445	114 932,90	1858	47
„	64	—	—	„	640 000	28	56	2 037	130 356,60	1861	64
„	1	—	—	„	10 000	—	—	2 386	2 385,70	1876	1
„	13	—	—	„	130 000	6	12	2 130	27 692,75	1879	13
„	5	—	—	„	50 000	1	2	2 166	10 829,75	1880	5
„	5	—	—	„	50 000	2	4	2 216	11 078,10	1881	5
Summa	184	—	—	—	1 595 000	79	158	—	—	—	184

184 Wagen mit { 864 500 kg Eigengewicht, 368 Achsen (pro Achse 4 334,2 kg Ladefähigkeit und 2 349,2 kg Wagengewicht).

b. Altenburg-Zeitzer Bahn.

Passagiergepäckwagen mit Postraum	2	—	—	5 000	10 000	2	4	6 044	12 088,00	1872	2
bedeckte Güterwagen	15	—	—	10 000	150 000	5	10	3 384	50 760,00	1872	15
offene Güterwagen	110	—	—	10 000	1 100 000	20	40	2 725	299 740,00	1872	110
„	199	—	—	„	1 990 000	83	166	3 101	620 166,25	1873	199
„	1	—	—	„	10 000	1	2			1874	1
„	5	—	—	„	50 000	3	6	2 206	11 030,20	1880	5
„	5	—	—	„	50 000	—	—	1 757	8 783,00	1881	5
Summa der Gepäck- und Güterwagen	337	—	—	—	3 360 000	114	228	—	—	—	337

337 Wagen mit { 1 730 175 kg Eigengewicht, 674 Achsen (pro Achse 4 985,2 kg Ladefähigkeit und 2 567,0 kg Wagengewicht).
Ausserdem 10 Stück zweiachsige Bauwagen mit zusammen 50 000 kg Ladefähigkeit.

c. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

Passagiergepäckwagen mit Postraum	2	—	—	5 000	10 000	2	4	5 160	10 320,00	1874	2
bedeckte Güterwagen	18	—	—	5 000	90 000	5	10	3 580	64 440,00	1873	18
offene Güterwagen	168	—	—	10 000	1 680 000	32	64	3 099	520 560,00	1873	168
„	82	—	—	„	820 000	35	70	3 184	261 060,00	1874	82
Summa der Gepäck- und Güterwagen	270	—	—	—	2 600 000	74	148	—	—	—	270

270 Wagen mit { 1 280 700 kg Eigengewicht, 540 Achsen (pro Achse 4 814,8 kg Ladefähigkeit und 2 371,7 kg Wagengewicht).

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Ladefähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		**Jahr der Anschaffung.**	**Stückzahl pro Jahr und in Sa.**
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
d. Zittau-Reichenberger Bahn.											
Passagiergepäckwagen	3	—	—	5 000	15 000	3	6	2 923	8 768,25	1856	3
bedeckte*											
Güterwagen	21	—	—	5 000	105 000	9	18	2 629	55 212,05	1856	21
„	10	—	—	„	50 000	10	20	2 430	24 301,80	1863	10
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 614	2 614,46	1867	1
offene											
Güterwagen	25	—	—	5 000	125 000	12	24	2 124	53 100,21	1857	25
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 124	2 124,01	1866	1
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 124	2 124,02	1867	1
„	33	—	—	10 000	330 000	9	18	2 482	81 900,02	1856	33
„	11	—	—	„	110 000	11	22	2 482	27 300,02	1857	11
„	1	—	—	„	10 000	1	2	2 482	2 481,82	1864	1
„	1	—	—	„	10 000	1	2	2 482	2 481,82	1873	1
„	2	—	—	„	20 000	2	4	2 124	4 248,02	1876	2
„	4	—	—	„	40 000	3	6	2 482	9 927,28	1880	4
Summa der Gepäck- und Güterwagen	114	—	—	—	830 000	61	122	—	—	—	114

114 Wagen mit { 548 600 kg Eigengewicht, 228 Achsen (pro Achse 3 640,4 kg Ladefähigkeit und 2 406,1 kg Wagengewicht).

* Ein bedeckter Güterwagen dient als Gepäck-Beiwagen für Personenzüge.

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

Gepäck- und Güterwagen.				Ladefähigkeit.			Gepäck- und Güterwagen.				Ladefähigkeit.		
bedeckte	offene	zusammen		Achsen	Kilogramm	Jahrgang.	bedeckte	offene	zusammen		Achsen	Kilogramm	Jahrgang.
—	1	1	mit	2	5 000 = 0,003 Proz.	auf 1842	73	560	633	mit	1 271	5 160 000 = 3,165 Proz.	auf 1862
—	4	4	„	8	20 000 = 0,012 „	„ 1843	114	319	433	„	867	2 875 000 = 1,764 „	„ 1863
—	1	1	„	2	5 000 = 0,003 „	„ 1844	199	247	446	„	894	3 155 000 = 1,935 „	„ 1864
2	18	20	„	40	100 000 = 0,061 „	„ 1845	208	499	707	„	1 414	5 720 000 = 3,509 „	„ 1865
1	11	12	„	24	59 000 = 0,036 „	„ 1846	165	870	1 035	„	2 070	9 060 000 = 5,558 „	„ 1866
7	30	37	„	76	189 000 = 0,116 „	„ 1847	226	408	634	„	1 269	4 945 000 = 3,033 „	„ 1867
5	50	55	„	110	273 000 = 0,167 „	„ 1848	378	234	612	„	1 224	4 613 000 = 2,830 „	„ 1868
4	15	19	„	38	95 000 = 0,058 „	„ 1849	132	365	497	„	996	4 265 000 = 2,616 „	„ 1869
22	6	28	„	56	140 000 = 0,086 „	„ 1850	282	424	706	„	1 432	5 845 000 = 3,585 „	„ 1870
38	35	73	„	146	365 000 = 0,224 „	„ 1851	373	581	954	„	1 908	8 033 000 = 4,928 „	„ 1871
120	97	217	„	444	1 127 500 = 0,692 „	„ 1852	525	1 209	1 734	„	3 468	15 212 000 = 9,333 „	„ 1872
93	58	151	„	307	780 000 = 0,478 „	„ 1853	534	1 322	1 856	„	3 726	15 865 000 = 9,732 „	„ 1873
59	75	134	„	306	1 060 000 = 0,650 „	„ 1854	525	1 072	1 597	„	3 220	13 636 000 = 8,365 „	„ 1874
76	244	320	„	689	2 490 000 = 1,527 „	„ 1855	417	833	1 250	„	2 500	10 585 000 = 6,493 „	„ 1875
131	309	440	„	912	2 510 000 = 1,540 „	„ 1856	802	227	529	„	1 058	4 960 000 = 3,043 „	„ 1876
104	351	455	„	953	3 385 000 = 2,076 „	„ 1857	342	231	573	„	1 150	5 280 000 = 3,239 „	„ 1877
52	219	271	„	572	1 740 000 = 1,067 „	„ 1858	496	121	617	„	1 284	6 065 000 = 3,720 „	„ 1878
74	101	175	„	395	1 320 000 = 0,810 „	„ 1859	114	169	283	„	592	2 570 000 = 1,576 „	„ 1879
53	151	204	„	435	1 680 000 = 1,031 „	„ 1860	344	260	604	„	1 249	5 995 000 = 3,677 „	„ 1880
112	522	634	„	1 347	5 555 000 = 3,408 „	„ 1861	176	473	649	„	1 308	6 283 000 = 3,854 „	„ 1881
							6 878	12 722	19 600	mit	39 762	163 020 500 kg Ladefähigkeit.	

Die Gepäck- und Güterwagenachsen bestanden aus:

274	Stück	Achsen	à	7 500	kg	Ladefähigkeit =	0,689	Prozent.
2	„	„	„	6 500	„	„ =	0,005	„
24 549	„	„	„	5 000	„	„ =	61,740	„
1 047	„	„	„	3 333	„	„ =	2,633	„
80	„	„	„	3 000	„	„ =	0,201	„
13 733	„	„	„	2 500	„	„ =	34,533	„
50	Stück	Achsen	à	2 000	kg	Ladefähigkeit =	0,126	Prozent.
27	„	„	„	1 667	„	„ =	0,068	„

39 762 Stück Achsen in Summa und zwar:

14 223	Stück	Achsen	unter	bedeckten	Wagen =	35,770	Prozent.
25 539	„	„	„	offenen	„ =	64,230	„

E.

Uebersicht

DER LEISTUNGEN, DES VERBRAUCHES

(AN HEIZMATERIAL UND REPARATURKOSTEN)

DURCH DIE

LOKOMOTIVEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1881.

Bedeutung der Typen in Kolonne 2 und 15:

T.	=	Tender-Lokomotive.	HF.	=	Betriebsstrecke	Herlasgrün-Falkenstein.	RtzFl.	=	Betriebsstrecke Reitzenhain-Flöha.
K.	=	Serienbezeichnung für schmalspurige Lokomotiven.	KP.	=	„	Kamenz-Arnsd.-Pirna.	RP.	=	„ Rochlitz-Narsdorf-Penig.
Ch.	=	Betriebsstrecke Annaberg-Chemnitz.	LCh.	=	„	Leipzig-Borna-Chemnitz.	SchN.	=	„ Schneeberg-Niederschlema.
AZ.	=	„ Altenburg-Zeitz.							
BD.	=	„ Bodenbach-Dresden.	LDD.	=	„	Leipzig-Döbeln-Dresden.	StE.	=	„ Stollberg-St. Egidien.
BS.	=	„ Bautzen-Schandau.					SZ.	=	„ Schwarzenberg-Zwickau.
BZ.	=	„ Bischofswerda-Zittau.	LRD.	=	„	Leipzig-Riesa-Dresden.			
CA.	=	„ Chemnitz-Aue-Adorf.					WA.	=	„ Weipert-Annaberg.
CH.	=	„ Chemnitz-Lugau-Höhlteich.	LW.	=	„	Limbach-Wittgensdorf-Chemnitz.	WK.	=	„ Wilkau-Kirchberg.
							WW.	=	„ Wolfsgefärth-Weischlitz.
CZ.	=	„ Chemnitz-Zwickau.	LZ.	=	„	Leipzig-Zwickau.			
DCh.	=	„ Dresden-Chemnitz.	NB.	=	„	Nossen-Bienenmühle.	ZFÖ.	=	„ Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz.
DK.	=	Kohlenbahnen bei Dresden.	ND.	=	„	Neust.-Dürrröhrsdorf.			
EN.	=	Betriebsstrecke Elsterwerda-Nossen.	NG.	=	„	Neumark-Greiz.	ZH.	=	„ Zwickau-Hof.
GD.	=	„ Görlitz-Dresden.	OP.	=	„	Olbernhau-Pockau.	ZKl.	=	„ Zwota-Klingenthal.
GG.	=	„ Glauchau-Gera.	PB.	=	„	Pirna-Berggiesshübel.	ZL.	=	„ Zittau-Herrnhut-Löbau.
GM.	=	„ Gaschwitz-Meuselwitz.	PlG.	=	„	Plagwitz-Gaschwitz.			
			RCh.	=	„	Riesa-Chemnitz.	ZR.	=	„ Zittau-Reichenberg.
GP.	=	„ Grossenhain-Priesteritz.	RE.	=	„	Reichenbach-Pl.-Eger.	ZWEL.	=	„ Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau.
			RHCh.	=	„	Rossewein-Hainichen-Chemnitz.			
GW.	=	„ Glauchau-Wurzen.							

Bemerkung zu Kol. 13. Von den Lokomotiven sowohl, welche vor 1859 angeschafft sind, als auch von denen, welche später von den Privatbahnen übernommen wurden, konnte der geleistete Rangirdienst seit ihrer Anschaffung nicht ermittelt werden.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven (in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- geleistet (Kilometer.)	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogr.)	verbraucht Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	Bemerku Die Lokom liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt)

1. Staats-Eisenbahnen.

a. Lokomotiven für normalspurige Bahnen.

96	H. VI.	Dresden	21	27 428	109	—	321	676 245	200 000	3 240	820 375	6 415	43 148	
97	„	München	21	48 730	287	2	597	1 073 744	362 500	500	814 982	8 421	34 621	LZ. ZH.
98	„	Berlin	21	41 477	162	2	592	878 864	311 000	838	845 776	8 407	34 619	
99	„	Wien	21	40 297	53	1	450	742 640	283 000	1 717	944 628	8 055	39 569	
100	„	Prag	21	41 473	156	—	302	726 104	309 750	1 585	865 411	5 365	33 967	ChZ. ZH.
101	„	Mainz	19	50 984	367	10	416	915 188	373 750	132	842 270	7 512	34 807	
102	„	Darmstadt	19	54 040	—	—	568	833 430	384 000	1 957	1 008 210	7 700	38 925	LZ. ZH.
13	„	Trier	15	37 810	140	—	260	687 600	307 250	2 479	603 430	6 239	24 160	ChZ. ZH.
14	„	Cöln	15	44 227	—	3	614	957 072	328 500	662	588 076	9 268	26 055	
66	„	Coblenz	15	40 270	54	2	437	730 232	290 750	67	679 747	7 725	29 240	
67	„	Hannover	15	37 058	39	11	637	768 244	272 250	1 848	614 507	10 746	23 172	LZ. ZH.
68	„	Braunschweig	15	44 969	256	1	446	651 934	316 000	1 664	577 479	7 916	23 209	
164	„	Kufstein	15	43 693	526	2	609	987 185	335 500	1 200	599 198	8 616	21 449	
163	„	Dreihundert	14	37 965	204	9	524	835 938	307 250	4 164	542 087	4 358	21 641	
165	„	Rhein	14	28 338	453	8	262	604 283	213 500	145	530 015	6 807	20 329	LZ. ChZ. ZH.
166	„	Main	14	42 024	172	11	656	955 975	295 250	1 486	573 392	9 234	20 962	LZ. ZH.
167	„	Metz	14	21 004	281	—	297	436 684	166 750	528	500 684	3 145	21 752	LZ. ChZ. ZH.
168	„	Nancy	14	30 590	15	10	129	697 813	240 750	3 688	577 620	7 104	23 188	RCh. ChZ. ZH.
169	„	Strassburg	14	36 560	184	—	200	616 020	281 750	4 026	595 172	5 027	20 510	ChZ. ZH.
170	„	Paris	14	33 455	264	—	343	466 188	235 000	4 584	548 873	4 940	22 333	
171	„	Carlsruhe	14	19 929	278	—	208	381 235	138 750	5 482	457 499	3 656	20 115	LZ. ZH.
172	„	Mühlhausen	14	30 841	—	—	422	691 433	284 500	268	555 798	6 769	24 325	
173	„	Waldenburg	14	31 795	300	1	290	602 215	240 500	4 599	564 031	5 739	18 096	ChZ. ZH. LZ.
174	„	Mylau	14	49 098	17	—	406	744 386	350 500	2 151	603 919	7 492	25 242	LZ. ZH.
205	„	Münster	11	47 212	685	—	106	892 300	354 800	1 093	390 137	6 839	15 797	RE.
209	„	Radeberg	11	46 387	113	—	149	873 707	345 350	2 924	430 272	5 932	12 693	
214	„	Teplitz	11	52 407	212	6	24	1 112 507	374 250	529	448 393	4 080	21 038	
215	„	Pirna	11	44 329	144	5	27	962 596	308 650	3 807	505 523	2 052	20 674	
216	„	Bern	11	51 875	198	11	48	1 121 006	352 250	1 566	470 147	2 367	23 488	GD.
217	„	Luzern	11	47 169	187	12	37	1 024 529	336 550	2 041	501 263	1 278	22 376	
222	„	Austria	11	48 475	229	3	5	1 049 382	320 500	3 276	475 368	1 911	24 760	
230	„	Hochkirch	11	44 887	275	12	32	976 099	305 000	2 146	490 995	2 103	21 563	
11	B. VI.	Kempten	16	43 379	1 065	6	282	1 043 672	306 550	1 085	600 720	7 722	26 854	
12	„	Straubing	16	36 109	831	8	144	881 816	260 300	3 155	611 780	6 457	26 473	
15	„	Donau	16	39 093	1 094	7	266	960 420	266 450	1 927	527 101	5 816	26 724	
22	„	Aschaffenburg	16	31 733	603	22	186	687 042	216 800	359	472 311	4 251	26 968	
145	„	Trient	16	12 358	278	37	157	260 813	88 950	84	585 657	3 556	29 987	BD.
146	„	Botzen	16	41 590	342	55	443	764 377	259 800	351	558 126	4 642	30 576	
147	„	Zürich	16	38 531	861	—	167	865 120	264 700	3 619	620 210	7 014	23 661	
148	„	Chur	16	36 216	814	—	227	808 240	238 950	2 771	519 330	3 417	26 270	
149	„	Mailand	16	30 337	680	29	217	686 731	193 500	3 866	598 337	7 887	22 343	
572	Hsch. VI.	Lauter	6	23 270	119	393	77	664 261	225 950	1 694	162 689	1 335	7 015	
573	„	Wurzen	6	26 001	522	472	75	767 226	251 250	945	156 796	1 292	6 847	
574	„	Oschatz	6	40 784	780	616	104	1 186 322	389 750	3 092	229 347	1 595	8 162	
575	„	Wilhelm Einert	6	32 133	429	510	75	923 225	350 000	2 632	152 123	1 540	6 379	
576	„	Frankenberg	6	31 389	659	505	69	947 913	284 500	2 407	146 776	1 173	6 500	
577	„	Lissabon	6	35 539	224	584	90	1 032 681	329 500	3 096	197 621	1 134	11 113	LRD.
578	„	Rom	5	40 991	405	676	109	1 156 048	372 250	3 736	157 624	738	7 307	
579	„	Florenz	5	43 019	557	653	115	1 279 779	394 500	1 891	194 780	871	7 483	
580	„	Neapel	5	35 668	390	521	84	1 021 079	330 250	3 858	182 075	807	6 326	
581	„	Düsseldorf	5	34 977	164	605	98	1 007 082	335 250	3 528	187 305	804	7 077	
582	„	Brüssel	5	48 006	453	793	123	1 420 402	433 000	587	187 608	833	8 552	
583	„	Wilh. Seyfferth	5	36 906	530	624	111	1 079 584	370 500	3 177	169 994	783	6 267	
249	H. VI a.	Prometheus	20	37 148	285	69	392	658 988	221 150	1 647	683 879	6 896	37 690	
250	„	Phaëton	20	36 714	400	68	339	665 562	210 050	1 586	667 058	7 079	40 178	BD.
257	„	Aurora	19	25 729	532	54	208	468 115	149 150	3 859	605 438	6 516	35 929	
569	„	Saale	25	12 496	390	278	1 064	355 844	129 250	2 458	709 836	—	50 622	
570	„	Limmritz	24	20 883	360	597	2 123	601 689	215 500	553	601 044	—	50 887	EIN.
571	„	Schlema	24	16 221	336	518	1 563	447 376	157 250	2 242	572 654	—	46 296	
562	„	Schellenberg	13	32 864	1 089	373	484	593 183	260 000	1 124	379 346	—	21 184	
563	„	Riesa	13	24 834	818	283	337	452 255	198 250	4 973	383 342	—	18 308	LRD. LDI
564	„	Kieritzsch	13	15 987	396	235	211	261 768	135 750	762	408 920	—	23 768	
565	„	Gera	13	31 546	1 080	337	358	558 954	261 250	1 362	408 724	—	20 313	

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz- Kilometer.	Lokomotiven-Leer- Kilometer.	Reserve- Dienststunden.	Rangir- Dienststunden.	Wagenachsen- Kilometer.	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven Kilogr.	Reparaturkosten für Lokomotiven Mark.	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt Kilometer.	im Rangirdienste geleistet Stunden.	an Reparaturkosten beansprucht Mark.	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden Tage.
II. VI a.	Bautzen	13	35 073	910	357	468	631 847	281 750	975	297 801	—	15 700		67
"	Dahlen	13	39 089	865	471	514	702 178	307 750	—[1]	386 571	—	23 410	LRD. LDD.	1
"	Althen	13	35 144	1 190	405	372	633 169	274 750	1 375	394 483	—	19 373		64
II. VI a.	Amsterdam	24	5 583	2 429	826	508	82 205	81 500	1 798	659 714	—	46 595	LRD. ElN.	79
"	Siegmar	24	11 893	324	268	217	203 162	108 250	844	601 439	—	41 835	LRD. LDD.	85
"	Triest	24	9 227	3 844	1 770	798	150 147	127 750	4 421	657 164	—	42 355		77
"	Borsig	23	19 309	869	339	636	392 988	180 250	827	636 410	—	45 897	LRD. ElN.	54
"	Weser	23	12 479	1 384	901	743	283 230	131 750	1 605	629 805	—	41 558		75
"	Ronneburg	23	21 787	1 641	475	376	412 548	181 500	1 431	655 556	—	40 612	LRD. LDD.	81
"	Schmölln	23	9 842	4 118	1 778	804	169 363	132 250	412	613 339	—	44 154	LRD. ElN.	34
"	Stein	23	13 155	4 667	1 750	958	225 185	150 200	1 480	679 870	—	43 388		43
"	Görlitz	23	13 504	343	168	177	253 738	114 000	3 798	642 587	—	43 232		150
"	Böhlen	23	27 875	977	365	364	509 418	211 450	453	612 912	—	44 779		18
"	Posen	23	30 386	975	599	420	517 573	250 200	677	636 370	—	48 210		81
"	Lindau	23	15 643	593	312	463	296 771	140 450	1 696	572 765	—	38 086		73
"	Breitingen	16	29 151	495	339	393	535 341	226 550	2 914	427 560	—	24 985		108
"	Mosel	16	25 713	578	317	317	480 281	193 750	803	445 544	—	31 202	LRD. LDD.	67
"	Fährbrücke	16	36 319	825	430	420	653 759	271 750	784	470 668	—	24 796		77
"	Gustav Harkort	16	24 577	639	258	283	458 944	189 750	3 182	468 650	—	27 513		145
"	Elberfeld	16	37 715	1 233	408	385	666 760	284 250	788	504 076	—	20 936		42
"	Weimar	16	28 735	911	329	327	500 726	211 450	2 459	483 438	—	23 794		100
I. VIII.	Amerika	11	42 599	620	417	293	943 357	432 750	1 980	413 222	4 737	20 024		32
"	Wartburg	11	28 865	517	265	206	682 891	266 300	4 147	406 437	3 360	21 521		65
"	Worms	11	32 669	424	318	296	684 822	320 250	4 186	399 214	3 793	21 284		101
"	Ems	11	43 453	289	428	287	956 267	418 000	1 036	397 217	4 205	23 305		34
"	Moskau	11	36 682	478	395	301	821 488	352 000	2 572	378 030	3 383	21 652	DCh.	83
"	Madrid	11	32 167	891	396	271	693 120	316 250	2 191	358 635	3 458	20 626		78
"	Warschau	11	34 017	592	323	259	786 142	309 000	4 463	384 276	4 132	20 019		100
"	Kessler	11	45 034	679	484	299	974 928	416 000	1 122	349 495	3 706	21 332		28
II. III b.	Kamenz	10	10 912	951	548	765	204 029	139 800	487	306 169	8 772	18 937	KP. BD.	19
"	Spremberg	10	10 250	362	104	674	1 082 811	168 750	215	255 627	12 389	20 208	BD.	11
"	Röhrsdorf	10	26 583	129	679	1 690	455 686	266 500	1 397	232 476	16 254	17 198	KP.	31
"	Cottbus	10	25 940	219	735	1 550	446 642	252 600	883	299 223	12 646	17 485		24
"	Senftenberg	10	44 676	270	19	161	1 129 574	349 750	2 553	374 203	8 333	16 056		68
"	Lübben	10	19 381	4 825	676	1 448	516 415	260 500	819	280 629	12 303	15 915		31
"	Sorau	10	4 454	3 980	654	2 735	171 620	166 700	423	319 394	11 338	15 383	GD.	21
"	Pulsnitz	10	50 560	192	21	185	1 295 615	394 000	1 363	283 743	11 243	18 628		34
"	Fünfhundert	10	20 605	5 105	677	1 447	552 481	296 150	1 232	365 924	8 151	21 107		21
"	Krieg	10	15 285	732	211	1 597	1 286 064	226 350	1 037	252 633	8 785	13 508	BD.	52
"	Sedan	10	24 821	2 516	417	984	522 367	246 800	1 945	301 544	6 320	13 875	GD. BZ. ZR.	69
"	Wörth	10	20 353	4 555	706	1 491	535 828	289 100	438	224 516	13 002	14 625	GD.	23
"	Kaiser	10	20 242	194	168	1 544	1 501 789	281 150	991	241 219	7 052	13 996	GD. BD.	42
"	Friede	10	45 014	1 049	113	241	1 167 497	377 250	1 338	302 038	10 344	12 641	GD.	25
"	Marienbad	10	17 182	4 252	604	1 287	445 660	242 450	1 159	231 546	10 923	13 640		50
"	Karlsbad	10	15 220	748	175	1 496	1 160 401	209 900	2 519	282 562	8 053	13 497	BD. GD.	68
"	Alsen	9	3 602	3 282	690	2 646	146 525	159 750	327	234 346	12 719	13 663	GD.	11
"	Düppel	9	11 272	3 855	606	2 279	325 331	207 250	38	150 251	16 275	11 785		—
"	Kissingen	9	15 311	454	193	1 126	1 508 991	232 800	3 403	251 234	6 411	14 088	BD.	86
"	Meissen	9	29 107	152	843	1 724	505 069	303 830	231	282 564	10 707	15 074	KP.	—
"	Dux	9	4 214	4 173	682	2 759	174 701	167 000	527	262 037	10 103	15 460	GD.	—
"	Borna	9	21 225	957	320	949	1 947 785	278 780	46	275 709	6 368	16 074	BD. KP.	1
"	Frohburg	9	41 981	1 325	181	604	1 366 742	365 500	944	387 440	4 966	14 697	LZ. ZH.	86
"	Lobstädt	9	17 689	644	206	778	1 776 906	255 150	76	270 264	7 961	16 370	BD.	—
"	Geithain	9	42 470	1 005	138	652	1 385 194	378 750	1 054	380 905	6 991	16 084	LZ. ZH.	62
"	Regis	9	37 238	1 215	48	480	1 205 093	364 500	1 353	357 653	5 360	13 827	ChZ. ZH.	29
"	Rochlitz	9	21 936	932	43	503	708 077	222 750	767	222 555	3 502	12 955		46
"	Penig	9	18 412	4 366	593	1 386	489 074	271 350	842	188 643	14 070	12 699	GD.	34
"	Wittgensdorf	9	20 044	218	111	531	725 834	194 250	141	287 621	8 933	12 174	LZ. ZH.	11
"	Narsdorf	9	22 552	508	104	760	1 076 838	244 500	247	228 090	4 200	13 979		26
"	Limbach	9	35 775	1 388	91	685	2 669 678	434 250	960	348 512	4 470	14 384	LZ.	55
"	Rötha	9	18 865	1 038	82	261	879 503	167 000	779	271 893	4 843	13 832	LZ. ZH.	70
"	Zwenkau	9	15 865	855	158	1 245	489 554	210 500	63	281 536	6 105	13 207		4
"	St. Privat	9	36 344	1 177	72	771	2 722 751	432 000	544	320 889	5 435	13 666	LZ.	53
"	Gravelotte	9	38 327	1 536	113	682	2 500 232	424 750	479	290 249	5 979	15 668	LZ. ZH.	44
"	Bitsch	9	40 771	778	5	789	1 269 440	375 650	1 308	305 926	5 155	10 706	ChZ. ZH.	35
"	Breisach	9	36 140	1 363	69	483	1 205 990	343 750	1 748	329 752	3 570	15 985		43
"	Colmar	9	28 489	258	590	1 359	1 476 456	370 750	496	249 140	7 097	10 010	LZ. ZH.	1

[1]) Durch Auswechseln der Metall-Kesselrohre ergab sich bei der Lokomotive Nr. 567 ein Erlös von 737 Mark, welcher von den, seit der Anschaffung aufgewendeten Reparaturkosten z ist.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1. Nr.	2. Kategorie der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: 5. Nutz- (Kilometer.)	6. Leer- (Kilometer.)	7. Reserve- (Dienststunden.)	8. Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	Im Betriebsjahre wurden verbraucht: 10. Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogr.)	11. Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: 12. überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	13. im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	14. an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	15. Bemerku: Die Lokom liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt)
353	II. III b.	Forbach	9	33 541	830	35	503	1 109 410	333 000	956	303 824	4 720	15 465	LZ. ZH.
354	„	Villiers	9	22 432	953	606	920	1 173 245	309 500	2 458	262 070	4 987	10 458	
355	„	Beaumont	9	38 383	1 086	12	774	1 227 294	336 000	747	298 939	7 340	9 649	ZH. ChZ.
356	„	Kehl	9	38 846	847	11	731	1 227 578	355 340	63	335 473	5 449	11 237	
357	„	Pfalzburg	9	20 248	103	531	1 139	1 085 726	257 500	2 329	238 120	8 323	10 706	LZ. ZH.
383	„	Saarburg	9	20 084	236	4	272	573 883	169 800	197	314 307	5 665	11 152	ZH. ChZ.
384	„	Weissenburg	9	31 503	1 096	103	415	1 030 265	250 250	2 520	300 129	4 659	13 528	LZ. ZH.
385	„	Genf	9	12 657	90	126	637	1 473 769	212 700	29	217 469	10 558	13 184	
386	„	Thionville	9	19 321	337	162	959	2 110 138	311 200	44	227 742	5 827	12 901	BD.
387	„	Thann	9	21 390	4 685	704	1 504	544 840	308 750	277	207 783	12 856	12 935	GD.
388	„	Rosswein	9	35 196	429	38	255	624 254	218 450	4 283	158 063	11 219	11 824	BZ. ZWEL ZR
389	„	Nassau	9	10 225	45	90	800	1 078 788	180 100	46	208 841	7 358	12 447	BD.
390	„	Nossen	9	38 643	1 248	198	634	671 806	287 150	1 072	264 767	3 514	14 002	BZ. GD. ZF
391	„	Rosenthal	9	14 787	367	203	1 584	1 292 860	230 200	1 797	223 748	5 883	14 545	BD.
392	„	Wittenberg	9	4 215	3 453	536	2 071	156 458	129 250	2 992	208 817	10 964	14 824	GD.
393	„	Ulm	9	21 377	3 891	599	1 298	501 609	258 000	1 316	143 476	15 605	12 857	GD. BZ.
394	„	Brünn	9	50 162	593	45	252	1 276 502	406 750	1 012	396 411	2 865	16 627	GD.
395	„	Pilsen	9	31 418	519	46	269	521 587	210 050	3 042	186 227	10 880	10 484	BZ. ZR.
396	„	Coburg	9	33 197	205	39	231	598 833	212 800	4 598	260 914	7 551	10 288	
397	„	Erfurt	9	42 316	422	42	307	738 856	282 750	1 818	291 189	5 468	15 212	BZ. ZWEL ZR
398	„	Dessau	8	21 487	2 235	230	508	499 798	215 500	4 049	309 606	6 654	14 047	
399	„	Torgau	8	9 543	3 137	482	1 401	257 304	172 750	4 406	123 951	16 427	9 767	GD.
400	„	Deutschland	8	24 345	1 091	200	762	676 048	232 500	3 995	149 634	13 296	10 329	
401	„	Hörde	8	27 332	929	84	319	487 644	189 350	4 796	218 056	10 459	9 062	
402	„	Witten	8	26 824	2 101	266	648	519 556	237 650	3 788	225 412	3 158	11 730	BZ. GD. ZF
403	„	Bochum	8	19 241	4 753	706	1 383	500 537	316 500	1 035	190 467	7 860	13 696	GD.
404	„	Neuss	8	20 048	1 596	196	519	434 583	153 000	5 026	210 849	8 729	11 453	
405	„	Gladbach	8	27 766	1 332	153	468	506 186	211 500	3 898	315 640	2 872	13 677	GD. BZ. ZF
673	„	Montevideo	7	16 493	3 377	872	566	478 894	228 050	2 282	125 838	1 749	5 146	NB. ChZ.
674	„	Michigan	7	16 285	8 672	1 982	383	461 282	331 000	979	159 875	3 795	6 926	
675	„	Schwanfild	7	14 932	7 790	1 481	547	445 320	316 500	1 609	122 311	1 896	5 728	ACh. DCh
676	„	Milwaukee	7	9 597	4 571	1 350	219	264 112	199 750	2 435	119 086	—	6 470	
677	„	Caracas	7	7 884	2 957	755	184	266 314	135 750	1 636	165 510	—	8 337	ChZ. DCh
678	„	Providence	7	5 877	2 670	720	186	154 367	125 250	2 626	145 368	—	7 068	
679	„	Bogota	7	16 796	8 746	2 115	469	468 037	316 550	2 272	133 368	—	6 738	ACh. DCh
680	„	New-Haven	7	19 978	150	—	500	272 186	176 750	521	136 818	—	6 495	
681	„	Rochester	7	21 150	389	—	528	281 376	188 750	3 742	129 552	—	4 866	HF.
682	„	Newark	7	22 763	198	—	583	310 907	184 700	1 130	88 704	—	4 603	
683	„	Valparaiso	7	14 706	7 750	1 526	361	423 095	285 500	2 371	131 518	—	6 409	ACh. DCh
495	„	Bahia	4	28 979	855	363	1 090	701 781	293 500	2 148	141 436	2 658	3 253	RtzFl.
496	„	Cuba	4	16 875	1 863	1 091	1 421	500 857	218 500	2 781	156 759	2 177	3 485	
497	„	Havaña	4	18 746	2 836	956	1 616	570 271	246 250	1 884	163 521	4 322	4 396	GlG. ChZ
498	„	Kansas	4	19 341	233	251	804	591 021	200 500	1 242	107 523	5 597	3 013	
499	„	Kentucky	4	39 936	205	219	1 337	1 286 192	411 000	1 696	127 993	5 488	2 847	
500	„	Memphis	4	25 822	619	297	1 157	636 135	274 200	1 486	118 630	2 984	2 862	RtzFl.
501	„	Prairie	4	51 008	108	2	313	1 308 329	425 000	2 135	121 013	1 080	3 854	LCh.
502	„	Quebec	4	33 062	49	—	194	823 205	245 500	1 783	171 562	4 076	4 548	LCh. ZH
503	„	Santiago	4	14 126	62	34	80	316 226	127 750	2 031	179 555	1 491	3 965	LCh. DCh
504	„	Tennessee	4	53 625	—	—	334	1 368 326	461 750	1 824	141 659	1 015	3 701	
505	„	Utah	4	22 696	16	4	131	587 334	186 250	1 811	148 839	4 036	3 288	LCh.
506	„	San Francisco	4	37 564	675	387	1 459	1 193 376	406 000	2 351	104 998	1 857	2 617	GlG. ChZ
376	K. III b.	Ischl	9	45 650	—	—	193	1 065 336	344 000	1 192	322 478	1 980	16 067	RCh. LCh
377	„	Essen	9	17 649	—	—	69	409 970	125 250	91	290 047	3 180	14 407	RCh.
378	„	Gastein	9	40 252	1 261	147	636	1 364 917	337 500	468	300 926	4 444	15 390	LZ. ZH.
379	„	Ragatz	9	47 501	150	—	152	1 117 486	367 000	2 689	237 956	3 905	13 687	RCh. LCh
380	„	Pfäffers	9	26 148	261	608	1 149	1 361 375	319 300	274	245 232	7 785	12 795	LZ. ZH.
381	„	Wildbad	9	36 231	149	34	214	941 722	294 500	724	287 898	1 669	13 381	RCh. ChZ
382	„	Genua	9	41 129	129	—	113	928 056	331 250	1 649	260 708	3 602	14 623	RCh.
421	„	Stolpen	7	44 411	387	8	240	1 071 164	317 250	2 618	254 636	3 024	9 478	ChZ. ZH
422	„	Neustadt	7	46 850	65	3	265	1 084 389	354 220	2 384	281 563	2 681	10 709	ZH. ChZ. LCh
423	„	Ebersbach	7	42 194	191	200	347	986 117	361 000	774	237 894	7 092	7 149	
424	„	Eybau	7	18 598	—	—	100	384 354	134 530	716	327 201	1 933	11 395	
425	„	Colditz	7	17 563	367	239	267	408 342	173 550	181	244 453	4 520	6 900	
426	„	Bockau	7	28 085	51	—	306	706 717	234 000	390	226 669	4 560	6 477	ZH. ChZ
427	„	Dohna	7	60 400	234	309	508	1 422 741	502 750	535	220 325	4 798	6 589	
428	„	Eibenstock	7	52 842	166	302	498	1 279 672	441 500	463	260 902	3 926	6 898	
429	„	Geyer	7	41 557	299	305	324	931 523	356 500	1 212	243 696	4 342	7 214	

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
ate-rie	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz- Kilometer.	Lokomotiven-Leer- Kilometer.	Reserve- Dienststunden.	Rangir- Dienststunden.	Wagenachsen- Kilometer.	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven Kilogr.	Reparaturkosten für Lokomotiven Mark.	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt Kilometer.	im Rangirdienste geleistet Stunden.	an Reparaturkosten beansprucht Mark.	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden Tage.
III b.	Grünthal	7	43 445	145	—	211	1 018 425	302 750	1 376	242 198	2 948	10 381	ZH. ChZ.	87
"	Herrnhut	7	45 728	40	—	252	973 263	331 750	2 780	325 747	2 509	11 868		77
"	Kohren	7	16 508	1 052	221	710	866 199	193 500	4 340	173 784	2 724	6 562	LZ. PlG.	112
"	Hartha	7	49 946	173	2	150	1 135 914	383 000	1 402	310 427	2 018	12 488	RCh.	48
"	Brandis	7	21 437	409	535	1 055	1 092 849	279 750	676	264 821	3 648	9 342	LZ. ZH.	57
r. III b.	Boston	8	19 349	958	780	607	303 662	165 750	3 537	232 566	5 901	8 118	RE.	85
"	Chicago	8	22 660	358	484	1 004	637 397	243 050	3 707	245 382	5 371	9 015		74
"	Jackson	8	13 268	256	334	556	388 583	132 100	4 383	227 333	4 727	10 138	WW.	96
"	Montreal	8	13 706	425	299	738	432 474	154 150	3 975	274 805	5 901	8 328		96
"	Brooklyn	8	26 052	926	966	848	396 418	252 500	1 496	222 564	4 853	9 498	RE.	59
"	New-York	8	28 079	301	523	1 398	786 017	307 050	3 114	173 107	6 798	7 963	WW.	53
"	Philadelphia	8	24 071	638	562	988	666 848	248 550	3 498	253 957	6 383	8 403	WW. ZFÖ.	65
"	Richmond	8	26 718	686	297	434	499 698	221 100	1 784	259 090	3 684	9 635	RE. WW.	50
"	Washington	8	33 837	271	752	1 766	978 213	357 000	212	199 134	5 769	10 120	WW.	4
"	Cincinnati	8	10 665	501	382	351	144 449	96 150	3 435	314 199	2 528	8 487		64
"	Albany	8	13 550	509	534	433	186 520	130 600	3 306	231 396	4 400	9 186	RE.	118
"	Baltimore	8	21 406	963	957	660	316 800	211 000	4 030	234 725	4 557	8 295		100
"	Buffalo	8	31 146	1 340	1 295	927	463 467	276 500	52	235 840	5 725	11 147		—
"	Charleston	8	26 590	164	940	1 034	641 231	272 480	3 352	224 566	7 369	8 340	WW. ZFÖ.	37
"	Cleveland	8	23 526	840	983	728	350 892	208 250	2 869	183 795	5 251	8 790		87
"	Detroit	8	55 943	695	22	170	1 024 672	420 400	109	226 032	6 039	9 632	RE.	2
"	St. Louis	8	37 934	368	7	141	687 341	286 850	3 486	264 653	2 530	8 963		59
"	Mobile	8	32 723	325	1 534	398	616 870	310 750	3 472	252 964	4 825	8 909	ZFÖ.	81
"	Louisville	8	33 515	394	1 450	462	600 774	313 500	3 774	263 429	4 325	8 460		65
"	New-Orleans	8	22 179	263	445	1 008	626 437	237 000	3 511	209 971	4 585	8 621	WW.	71
"	Ottawa	8	44 192	346	27	135	829 831	333 000	2 021	228 550	4 027	7 332	RE.	31
"	Pittsburg	8	17 642	254	694	202	312 440	160 850	3 977	248 405	5 009	6 944	ZFÖ. RE.	81
"	Madison	6	29 061	212	660	814	637 144	276 250	345	137 715	—	4 119		61
"	Maine	6	35 781	292	146	1 388	878 210	336 500	22	150 145	—	4 957		—
"	Merida	5	26 935	273	430	871	615 314	251 100	1 612	156 877	—	3 497		91
"	Margarita	5	28 281	407	719	685	598 917	246 000	936	82 435	—	2 211		50
"	Minnesota	5	28 577	204	847	718	580 238	256 000	901	165 981	—	4 079	GlW. RP.	56
"	Montana	5	37 802	189	1 106	870	797 094	336 500	37	147 879	—	4 474		—
"	Madeira	5	31 997	114	105	1 228	795 629	298 600	568	92 618	—	3 642		38
"	Maldonado	5	31 108	222	900	738	659 969	274 000	1 179	84 614	—	1 976		78
"	Martinique	5	31 642	294	893	773	669 501	277 600	932	119 213	—	3 430		64
"	Mendoza	5	30 083	173	510	926	657 334	276 500	1 107	165 631	—	3 946		46
III b.	Alabama	5	32 799	730	392	291	714 494	331 800	1 058	149 231	1 612	5 115	DCh.	23
"	Carolina	5	35 062	898	517	1 394	1 099 543	401 500	1 586	183 315	5 552	5 776	GlG. ChZ.	46
"	Dakota	5	23 978	755	264	294	551 879	236 225	2 852	163 963	1 813	6 693	DCh.	74
"	Erie	5	36 357	831	378	256	828 555	386 500	2 979	189 016	1 332	5 484		77
"	Georgia	5	22 694	2 697	1 334	1 839	691 519	320 000	103	130 073	7 501	4 482	GlG. ChZ.	—
"	Halifax	5	44 626	517	448	318	983 775	442 550	783	167 637	2 177	5 397	DCh.	24
"	Jersey	5	34 810	633	353	267	770 037	320 500	3 335	202 937	1 457	5 465		84
"	Kensington	5	23 601	589	276	952	609 133	269 450	1 528	146 534	3 654	5 195	RtzFl.	33
"	Lima	5	33 924	1 884	220	996	1 185 050	365 454	936	172 331	2 726	4 291	LCh. LZ.	58
"	Mexico	5	26 932	774	303	1 169	670 183	302 450	2 139	116 907	3 098	5 782	RtzFl.	48
"	Mississippi	5	25 325	1 818	100	720	885 345	262 250	993	166 761	3 251	4 229	LCh. LZ.	105
"	Missouri	5	31 225	360	265	1 098	1 007 846	336 400	968	114 092	6 682	4 747	GlG.	57
"	Nevada	5	26 033	986	144	703	876 752	294 000	459	114 776	1 673	3 017	LCh. LZ.	35
"	Ohio	5	29 246	900	319	1 223	731 258	321 150	1 476	153 352	3 495	4 378	RtzFl.	35
"	Panama	5	20 411	2 668	1 198	1 569	626 427	273 355	127	123 822	6 035	5 078	GlG. ChZ.	—
III.	Saxonia	27	1 320	374	294	3 197	22 164	155 625	1 847	505 330	—	67 687	DCh.	51
"	Bavaria	27	2 293	152	172	1 529	193 363	94 000	917	589 730	—	60 059	BD. DCh.	22
"	Iris	27	229	250	391	3 097	5 509	127 650	484	598 225	—	66 964	GD.	21
"	Löwe	27	19 525	1 368	646	1 499	446 813	211 650	765	561 026	—	60 867	ZWEL. ZL.	45
"	Jaguar	27	—	—	271	2 497	—	103 525	47	494 202	—	62 066	BD.	—
"	Mittweida	27	2 045	725	243	2 719	31 480	129 000	4 685	623 829	—	55 454	DCh.	89
"	Biber	26	5 109	366	152	1 100	544 545	118 450	496	680 596	—	59 726	BD.	37
"	Wallross	26	1 454	855	194	2 735	141 708	142 750	1 189	590 131	—	53 085		49
"	Drache	26	2 451	842	287	1 933	86 920	148 917	675	577 130	—	52 016	LZ.	73
"	Altenburg	26	4 190	348	468	2 974	86 488	151 250	1 639	547 728	—	49 401	ZWEL. ZL.	38
"	Werdau	26	113	124	242	3 020	5 084	128 750	2 899	599 131	—	57 581	DCh.	75
"	Ostrau	26	523	565	702	2 779	21 182	162 520	1 365	565 486	—	51 081	LZ.	73
"	Plauen	25	1 426	447	555	3 100	70 863	238 000	511	499 528	—	53 588	ChZ. ChLH.	11
"	Pleisse	25	844	62	246	3 594	60 414	160 550	21	538 747	—	54 904	BD.	—
"	Mulde	25	2 278	306	409	3 035	44 407	141 150	607	554 125	—	60 641	BS.	42

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven- Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogr.)	verbraucht Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	Bemerk. Die Lokon liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt
76	II. III.	Stauchitz	25	789	1 497	335	3 096	32 346	225 250	493	601 940	—	52 421	LZ.
77	"	Oberlichtenau	25	360	758	100	1 046	20 042	93 500	10 102	583 963	—	47 924	
78	"	Ernstthal	25	29 282	494	638	1 474	566 493	325 250	661	535 095	—	56 057	NB.
229	"	Bastei	25	17 298	4 858	1 123	810	375 896	261 650	3 040	314 622	—	55 984	KP. BD.
240	"	Lilienstein	25	225	225	466	3 831	5 537	153 500	860	214 504	—	50 859	GD.
241	"	Spree	25	29 921	1 097	347	1 727	567 659	228 750	140	399 144	—	69 552	ZWEL. ZL
242	"	Neisse	25	14 556	263	166	378	1 663 740	224 650	4 461	560 254	—	75 537	BD.
5	"	Hirsch	24	1 495	610	265	3 114	16 589	132 750	2 428	532 404	—	51 218	DCh.
6	"	Adler	24	381	45	214	2 535	10 517	123 000	2 786	497 185	—	44 050	
10	"	Tiger	24	8 664	118	258	1 533	955 725	182 250	2 041	499 381	—	44 564	BD.
79	"	Erlau	24	1 985	277	570	1 237	52 491	86 550	5 007	551 652	—	44 241	NB. DCh.
80	"	Lichtenstein	24	233	796	187	1 915	7 306	134 450	5 509	541 827	—	45 963	LZ.
81	"	St. Egidien	24	7 667	319	446	1 809	173 787	183 370	1 353	484 253	—	45 526	NB.
243	"	Atalante	24	10 095	264	210	1 318	1 168 063	155 800	5 276	222 151	—	53 631	BD.
244	"	Pillnitz	24	12 364	1 018	310	914	258 513	129 750	4 233	442 800	—	51 422	ZWEL.
245	"	Gravenstein	24	18 023	742	496	2 206	389 389	191 150	447	493 689	—	63 360	
246	"	Friedland	24	10 269	1 468	426	1 058	209 139	133 950	1 248	540 256	—	63 512	ZWEL. ZL.
337	"	Hammerstein	24	2 273	812	206	1 107	50 836	61 500	97	475 498	—	56 685	
82	"	Glauchau	23	13 418	223	561	1 092	276 465	177 250	4 295	590 197	—	47 514	NB.
83	"	Schönburg	23	360	1 095	247	2 490	10 562	167 800	3 421	532 446	—	46 528	LZ.
84	"	Meerane	23	298	640	222	2 284	9 701	159 000	1 456	543 401	—	42 878	
85	"	Hohenstein	23	18 936	471	469	1 021	375 789	217 000	2 563	559 520	—	47 653	NB.
247	"	Mercur	20	20 203	916	417	1 526	431 224	191 850	2 853	462 959	23 543	43 359	ZWEL. ZL
248	"	Uranus	20	18 168	1 022	258	978	342 981	159 000	5 283	458 165	21 691	39 135	
258	"	Bodenbach	19	666	124	269	3 240	48 875	147 350	269	313 332	24 996	32 261	BD.
259	"	Venus	19	6 351	2 720	776	1 361	192 795	138 735	950	440 419	18 862	39 721	GD. ZL.
260	"	Tellus	19	20 967	1 231	346	1 218	392 977	173 750	2 273	422 244	24 014	35 007	ZWEL. ZL
261	"	Pallas	18	39 396	186	8	766	465 383	315 900	231	460 298	20 629	39 654	KP. ND.
262	"	Ceres	18	20 901	206	50	382	253 320	167 800	31	330 903	24 169	32 344	
263	"	Vesta	18	14 253	2 380	585	618	304 843	187 100	1 469	366 480	24 227	34 217	KP. BS.
338	"	Ehrenstein	18	25 129	691	228	1 586	520 526	211 795	883	528 460	19 571	40 082	ZWEL. ZL
118	"	Treuen	17	10 136	6 264	2 101	383	443 305	223 500	499	415 572	19 790	17 959	
119	"	Lengenfeld	17	5 001	2 588	338	2 937	171 019	209 750	46	321 214	24 941	16 380	LZ. RE.
120	"	Auerbach	17	13 147	5 583	1 405	924	637 900	248 250	173	356 253	26 833	20 093	
121	"	Falkenstein	16	21 617	1 153	216	1 807	1 369 102	302 250	1 031	347 678	22 817	18 521	LZ. ZH.
122	"	Oelsnitz	16	10 394	3 629	277	536	416 070	156 965	335	407 194	16 371	16 274	
123	"	Schöneck	16	3 406	3 391	1 421	194	98 122	109 800	4 646	392 643	17 574	17 607	RE.
124	"	Adorf	16	7 990	7 175	1 840	1 508	223 761	247 250	59	333 934	18 208	19 774	RE. ZH.
125	"	Neukirchen	16	3 941	2 886	355	2 267	125 680	177 500	1 998	298 672	21 159	16 632	ZH. GlG.
126	"	Elster	16	2 553	2 699	916	3 205	86 643	185 400	499	375 856	18 012	18 752	ZH.
127	"	Brambach	16	4 986	2 839	341	2 944	163 592	229 500	46	375 428	20 973	17 721	
128	"	Franzensbad	16	22 969	1 155	300	1 769	1 513 748	344 500	416	372 750	21 057	18 098	LZ.
129	"	Eger	16	3 074	1 827	262	2 220	104 738	153 750	1 828	371 499	20 148	19 361	ZH.
130	"	Bayreuth	16	5 227	4 160	1 003	1 826	184 832	231 500	248	413 774	11 904	17 397	ZH. GlG.
131	"	Amberg	16	5 499	1 719	208	1 685	277 157	146 500	112	453 246	16 089	20 199	
132	"	Voigtland	16	23 690	1 336	330	1 933	1 550 088	339 250	76	472 453	14 043	20 611	
133	"	Osterland	16	21 533	1 085	174	1 623	1 378 444	283 750	207	392 197	20 618	21 792	LZ. ZH.
134	"	Landshut	16	6 961	7 666	224	611	264 739	177 400	245	394 981	16 143	18 220	
135	"	Passau	16	18 074	1 093	117	1 517	1 193 206	254 750	1 689	445 082	12 005	21 098	
136	"	Linz	16	4 887	4 656	1 394	586	118 715	136 250	379	459 559	9 018	21 695	RE. GlG.
264	"	Odin	16	23 180	160	295	701	2 620 417	338 500	2 427	427 538	17 011	34 477	BD.
265	"	Thor	16	22 839	6 002	1 127	833	479 415	340 050	2 103	412 847	15 275	30 325	KP. BD.
266	"	Baldur	16	28 262	35	481	760	3 207 589	398 900	68	425 909	14 155	35 388	BD.
267	"	Freia	16	18 681	1 596	516	1 353	414 423	184 875	4 891	446 477	16 479	32 798	
268	"	Iduna	16	29 692	1 254	298	1 727	567 581	256 250	436	407 859	21 211	33 871	ZWEL. ZL
339	"	Mandau	16	20 828	1 012	340	1 173	388 612	159 000	3 113	477 846	16 029	34 430	
269	"	Atlas	15	21 642	87	284	669	2 438 474	317 200	2 062	342 118	13 601	28 126	BD.
270	"	Vulcan	15	25 261	39	389	741	2 897 657	374 450	1 300	315 991	14 401	28 757	
271	"	Titan	14	18 900	4 881	1 042	798	405 352	297 000	3 121	403 218	13 414	25 184	KP. BD.
272	"	Cyclop	14	28 871	9	452	731	3 296 687	390 000	73	338 906	9 703	27 014	
273	"	Amazone	14	20 042	279	274	555	2 228 074	331 000	1 609	265 889	17 636	26 233	BD.
274	"	Carl d. Grosse	14	22 508	308	331	673	2 489 445	346 200	2 927	383 286	12 690	26 098	
275	"	Centaur	14	21 545	306	316	640	2 395 637	282 750	1 585	341 325	17 165	24 648	
276	"	Gigant	14	16 186	3 870	1 012	709	336 115	241 200	4 283	293 521	10 230	27 239	KP. BD.
277	"	Triton	14	17 164	1 869	450	610	1 457 925	258 560	3 973	311 235	10 202	26 468	
278	"	Boreas	14	24 344	197	330	719	2 778 524	358 850	881	354 140	16 530	25 966	BD.
279	"	Argo	13	16 861	763	232	621	1 725 211	251 000	84	331 272	15 750	24 139	

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2. Kategorie der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	5. Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer)	6. Lokomotiven-Leer- (Kilometer)	7. Reserve- (Dienststunden)	8. Rangir- (Dienststunden)	9. Wagenachsen- (Kilometer)	10. verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogr.)	11. Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark)	12. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer)	13. im Rangirdienste geleistet (Stunden)	14. an Reparaturkosten beansprucht (Mark)	15. Bemerkungen. Die Lokomotiven: liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt)	haben in Reparatur gestanden (Tage)
H. III.	Jason	13	21 324	5 700	1 168	956	457 712	330 550	1 125	292 319	17 641	22 288	KP. BD.	46
"	Hochwald	13	11 364	413	332	822	246 403	129 700	6 599	421 492	11 203	29 227	ZWEL. ZL.	180
"	Lausche	13	19 726	3 888	923	753	378 079	279 000	4 029	451 516	10 975	28 478	KP. BS.	94
W. III.	Phönix	29	1 534	402	182	1 715	61 777	89 250	2 683	570 928	—	67 033		98
"	Büffel	29	2 102	920	215	1 219	86 292	90 650	45	557 803	—	71 161	LZ. ZH. SZ.	—
"	Salamander	29	2 410	818	284	2 025	100 246	118 550	1 169	525 075	—	74 913		69
B. III	Leipzig	26	—	6	342	2 729	—	193 750	270	459 780	—	55 610	LRD.	9
"	Zwickau	26	804	176	381	1 965	17 701	153 000	2 018	475 653	—	46 741	LRD. NB.	86
"	Hof	26	174	51	348	2 644	5 678	203 250	195	505 136	—	47 276	LRD.	11
B. III a.	Waldheim	28	6 767	3 278	690	516	215 160	98 950	2 989	512 363	—	54 400	GD. ZWEL.	89
W. III a.	Breslau	28	7 264	7 123	1 797	1 223	309 754	195 250	830	364 050	—	77 480		37
"	Wöhlert	28	5 935	6 014	1 828	1 183	246 514	171 250	1 449	321 851	—	79 903	GD.	79
K. III a.	Eisenach	28	9 094	9 141	2 286	1 602	398 345	257 000	478	462 657	—	77 573		—
K. III.	Borsdorf	15	14 692	454	242	824	357 757	158 750	2 262	377 642	—	25 569	LDD. NB.	134
"	Leisnig	15	29 785	2 186	1 053	1 080	740 598	287 500	1 208	299 067	—	23 176		43
"	Deutschenbora	15	27 012	265	634	1 202	594 985	268 050	2 941	380 433	—	22 534	LDD.	77
"	Grossbothen	15	18 517	498	408	878	421 913	189 250	4 116	290 164	—	21 152		109
"	Lichtenberg	15	26 191	692	382	652	638 488	228 100	3 729	394 318	—	23 471	LDD. EIN. NB.	122
"	Grimma	15	24 570	1 872	878	973	622 534	256 250	1 191	371 966	—	25 345	LDD.	66
"	Tanndorf	15	33 537	796	490	926	761 802	333 000	688	349 657	—	28 006	LDD. EIN. NB.	29
"	Sayda	15	6 647	1 838	189	188	226 956	90 550	—[1]	361 350	—	25 963	LRD. LDD.	38
"	Grossenhain	15	4 227	820	408	3 499	159 310	213 295	60	402 105	—	29 246	EIN. RCh.	—
"	Zella	15	21 669	190	385	659	549 191	207 750	4 407	348 155	—	23 572	LDD.	134
"	Pest	14	27 855	801	574	925	649 938	277 250	33	371 063	—	25 032	LDD. NB.	56
"	Priestewitz	14	21 070	335	413	1 076	500 519	228 000	462	444 918	—	27 927	LDD.	22
"	Coswig	14	28 557	973	621	1 162	659 643	279 500	745	374 673	—	25 708	LDD. EIN.	23
"	Mannheim	14	28 444	31	476	977	678 334	255 250	1 404	424 245	—	25 659	LDD.	67
"	Dortmund	13	38 758	818	574	1 015	893 172	364 000	—[1]	394 506	—	23 089	LDD. NB. EIN.	19
"	Minden	13	7 261	773	518	3 219	188 539	225 250	73	267 857	—	19 349	LDD. EIN.	—
"	Gotha	13	33 857	618	445	950	779 403	305 750	1 174	402 844	—	20 824		58
"	Aachen	13	29 494	843	651	1 047	695 485	315 250	347	322 415	—	23 834	LDD. NB. EIN.	30
"	Giessen	13	33 362	852	447	907	757 139	326 500	1 462	365 006	—	19 671		37
"	Ortrand	13	29 047	405	609	1 141	677 852	282 500	2 679	315 843	—	17 916	LDD.	59
"	Moldau	7	10 220	1 023	530	2 800	256 976	256 000	125	162 320	—	9 546	LDD. EIN.	24
"	Ruhland	7	18 248	619	509	2 029	478 657	264 140	1 146	157 922	—	10 862		32
"	Kohlfurt	7	26 097	1 819	997	964	634 017	279 250	1 694	218 752	—	11 314	LDD.	54
"	Triebisch	7	26 442	2 013	1 032	1 009	656 219	324 750	1 117	219 526	—	12 587		63
"	Esslingen	7	35 368	702	465	1 014	804 272	333 800	678	178 427	—	13 055	LDD. EIN. NB.	37
"	Lohmen	6	29 697	305	500	933	691 349	328 900	1 785	160 473	3 803	8 471		61
"	Gmunden	6	28 268	257	520	892	677 880	282 750	2 671	159 570	3 885	7 951	LDD.	74
"	Gratz	6	19 876	384	355	604	495 474	190 000	1 869	161 962	3 815	9 324		65
"	Miltitz	6	8 399	798	350	1 868	187 725	177 750	2 410	131 118	4 118	6 706		76
Sächs. III.	Heidelberg	6	25 550	540	15	365	1 749 301	306 750	1 759	137 450	—	12 667		120
"	Cassel	6	6 307	1 047	469	2 357	206 094	206 750	642	64 034	—	9 717		30
"	Falkenau	6	18 729	1 782	94	908	1 181 134	236 750	3 323	63 340	—	7 473	LZ. ZH.	92
"	Frankenstein	6	6 479	1 083	497	2 791	195 680	192 750	426	108 648	—	10 310		—
"	Wolfsgefärth	6	29 448	764	7	389	1 969 499	341 500	879	123 860	—	11 502		54
"	Weischlitz	6	29 613	1 115	6	417	2 018 256	337 000	822	116 378	—	10 429		65
"	Berga	6	37 590	129	1 650	541	663 954	347 125	672	94 621	—	12 836	ZFÖ.	39
"	Elsterberg	6	32 221	889	35	531	2 140 475	324 545	666	64 267	—	9 889	LZ.	44
H. VII.	Euler	13	1 163	475	467	2 801	41 426	201 000	1 175	246 186	13 398	16 180	ChZ. RCh. EIN.	37
"	Mariotte	13	946	641	536	3 198	39 599	235 000	249	230 425	10 574	13 853	ChZ. ChAA.	8
"	Abrah. G. Werner	13	25 019	574	341	645	439 232	232 050	2 168	297 280	12 044	25 765		103
"	Heinrich Cotta	13	38 005	822	540	1 037	695 232	390 650	727	253 687	7 244	28 041		15
"	Wittekind	12	32 041	886	649	964	578 681	325 500	1 543	241 694	6 954	23 994	BS.	57
"	Friedr. d. Weise	12	28 542	635	226	885	516 556	311 100	1 312	236 975	6 957	23 816		61
"	Kurfürst Moritz	12	27 322	530	500	720	490 063	259 050	3 572	306 238	11 640	21 976		113
"	August d. Starke	12	35 543	655	317	894	639 596	389 500	1 249	321 567	10 380	21 736		38
"	Keppler	7	19 192	3 674	1 078	280	829 478	296 000	1 667	107 622	—	7 073	RHCh. LCh.	41
"	Watt	7	17 233	7 453	1 012	347	310 489	299 905	2 132	104 849	—	6 733	DCh.	75
"	Fulton	7	16 998	7 328	1 057	337	323 697	290 250	2 500	107 278	—	6 757		65
"	Leibnitz	7	25 833	2 046	202	1 091	655 294	356 250	1 427	118 737	—	6 233	ZFÖ.	61
"	Siegfried	7	13 707	468	658	919	317 694	180 900	2 633	94 432	—	7 352	WA.	108
"	Breithaupt	7	11 810	4 732	734	559	227 221	225 000	2 131	92 861	—	6 095	DCh.	75
"	Humboldt	7	15 049	534	677	998	338 563	205 250	2 904	99 793	—	6 532	WA.	69
"	Bernoulli	7	19 968	4 561	911	298	869 159	333 750	2 910	121 972	—	6 083	RHCh. LCh.	69
"	Liebig	7	17 924	7 589	1 160	335	333 445	346 750	1 898	125 063	—	6 369	DCh.	58

[1]) Durch Auswechseln der Metall-Kesselrohre ergaben sich Erlöse und zwar bei der Lokomotive Nr. 591 von 1 060 Mark und bei Nr. 598 von 863 Mark; diese Erlöse sind von den Anschaffung aufgewendeten Reparaturkosten gekürzt.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Lokomotiven- Reserve-	Lokomotiven- Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	verbraucht Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung im Rangirdienste geleistet	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung an Reparaturkosten beansprucht	Bemerk
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	Die Lokor liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblat
660	H. VII.	Schill	6	13 666	538	613	917	318 364	179 800	2 695	50 500	—	6 770	WA.
661	„	Volta	6	29 044	2 652	239	1 081	752 210	401 800	680	123 573	—	6 448	ZFÖ. SZ
662	„	Blücher	6	10 092	2 228	428	184	431 281	164 950	2 304	78 320	—	6 407	RHCh. LC
671	„	Hengist	5	16 718	2 987	259	606	460 155	248 846	1 266	91 551	3 311	4 440	ZFÖ. SZ
672	„	Horsa	5	25 350	1 964	254	921	640 924	347 150	1 130	116 048	3 863	4 822	
182	Schw. VII.	Otto d. Reiche	12	7 494	2 044	559	967	312 339	195 050	1 747	246 477	6 538	18 790	RHCh. LC
183	„	Friedr. d. Streitb.	12	264	285	515	3 169	9 732	238 600	913	222 609	8 906	20 538	Ch.Z.
184	„	Albr. d. Beherzte	12	7 612	6 939	1 007	1 527	251 711	309 950	685	271 242	8 439	21 743	RtzFl.
185	„	Luther	12	4 430	3 807	495	546	144 010	163 400	753	265 301	10 471	18 112	
186	„	Stephenson	12	555	415	480	2 720	19 916	202 400	1 158	185 792	15 601	20 292	
187	„	G. E. Lessing	12	526	461	590	3 228	19 288	230 750	51	214 240	8 511	19 683	ChZ.
188	„	Haus Wettin	12	477	482	509	2 944	17 291	207 000	548	237 622	11 555	20 110	
189	„	Herschel	12	851	487	428	2 483	26 772	185 000	3 228	189 183	11 208	16 893	
190	„	Melanchthon	12	10 901	3 117	878	1 303	424 985	270 000	465	165 954	8 503	18 832	RHCh. LC
191	„	Barb. Uttmann	12	7 776	4 775	1 001	636	276 363	192 250	2 639	102 675	13 230	18 549	DCh. ACl
60	H. V.	Reichenbach	22	25 772	756	—	610	1 556 580	460 650	2 296	595 394	10 822	48 644	RtzFl.
61	„	Hamburg	22	19 197	2 684	500	325	1 065 680	357 800	2 562	567 693	10 655	44 346	DCh. GlG
62	„	Magdeburg	22	19 745	641	—	479	1 233 169	344 500	4 119	487 422	10 541	54 013	RtzFl.
63	„	Gebhardsberg	22	28 351	74	5	485	1 994 484	425 500	2 474	587 353	9 767	48 057	LCh.
90	„	Nürnberg	22	27 258	72	—	382	1 590 660	410 400	3 301	609 674	11 739	43 131	DCh. RCh. Gl
91	„	Reuth	22	20 658	19	1	292	1 201 063	295 550	5 460	460 026	10 749	58 061	
92	„	Bremen	22	18 255	1 042	113	776	745 333	217 450	1 871	533 494	13 123	44 809	
93	„	Frankfurt	22	22 727	1 231	22	816	946 487	252 600	2 114	520 594	11 239	45 335	ZL. ZWEL. BZ
94	„	Crimmitschau	22	26 167	1 159	44	915	1 139 939	297 770	1 457	500 713	14 306	44 151	
95	„	Bamberg	22	23 036	767	23	790	985 650	251 250	3 101	585 031	13 610	41 207	
7	„	Falke	20	26 895	15	18	428	1 611 103	401 750	2 327	504 226	12 701	40 500	DCh. RCh. LC
8	„	Schwan	20	27 250	820	20	684	1 665 562	469 400	1 202	638 482	11 381	36 575	RtzFl.
9	„	Bär	20	18 572	1 806	833	1 174	1 005 808	305 450	989	582 216	13 492	29 815	DCh. BD
103	„	Regensburg	20	15 353	506	4	370	914 952	256 650	1 766	610 920	12 807	36 488	RtzFl. DC
104	„	Salzburg	20	32 375	146	13	384	1 973 101	452 550	2 074	614 206	15 410	38 556	DCh. GlG. Ch
251	„	Granaten	20	7 140	230	991	2 242	360 261	147 750	5 015	344 261	21 242	41 972	GD.
252	„	Edle Krone	20	14 204	12 122	2 026	161	371 505	490 250	457	330 979	15 409	38 711	DCh.
253	„	Silberblick	20	13 545	1 869	299	798	565 439	224 250	44	314 024	19 438	39 353	DCh. BZ. ZL.
105	„	Innsbruck	19	26 330	1 223	13	827	1 082 816	298 500	1 113	457 492	7 426	31 236	BZ. ZWEL.
106	„	Augsburg	19	33 534	50	—	403	2 022 165	492 600	1 954	566 073	8 727	38 560	DCh. GlG. Ch
107	„	Würzburg	19	27 269	270	6	517	1 623 411	374 100	1 798	594 591	10 609	32 711	RtzFl. LCh. B
254	„	Himmelfahrt	19	8 748	7 750	1 430	142	237 595	302 900	6 428	380 741	12 677	42 228	
255	„	Goldne Pforte	19	14 064	11 913	1 918	152	371 410	464 250	1 702	437 556	13 533	37 710	DCh.
256	„	Freudenstein	19	14 783	283	146	487	854 609	253 350	4 181	446 959	14 032	46 598	
138	„	Neumark	16	27 911	265	9	295	1 403 656	372 250	1 648	450 061	10 607	21 811	
139	„	Netzschkau	16	22 624	128	—	191	1 062 769	293 250	3 534	568 133	5 674	25 708	ZH. RE
140	„	Herlasgrün	16	28 633	252	4	269	1 352 729	357 750	2 193	485 561	10 594	24 675	
141	„	Heidelspitz	16	35 613	514	57	373	1 669 896	464 250	1 703	553 299	8 541	24 465	
142	„	Mehltheuer	16	38 316	151	—	277	1 876 326	520 750	1 071	544 136	12 124	20 576	RE.
143	„	Abendberg	16	21 046	51	—	185	942 440	275 400	2 370	490 005	11 041	28 355	ZH. RE
144	„	Bellalp	16	16 786	103	12	144	780 899	228 000	1 902	479 858	11 837	22 949	
151	„	Bellhorn	16	29 093	313	229	460	1 647 427	423 340	2 554	491 536	6 982	31 310	DCh.
152	„	Birghorn	16	16 406	249	298	793	1 208 552	239 050	1 851	391 334	12 245	28 790	LRD. GI
154	„	Bötzberg	16	25 646	243	—	1 376	1 575 397	437 750	1 400	456 849	11 465	27 136	GlG.
155	„	Stockhorn	16	28 806	883	234	842	1 682 292	425 650	933	491 572	9 943	25 702	GD. KP
156	„	Bundalp	15	19 487	490	18	270	1 136 459	282 800	3 385	374 160	14 808	24 517	
158	„	Breithorn	15	22 943	1 000	181	632	1 621 906	312 375	908	406 842	14 151	27 008	LRD. BZ
159	„	Klausen	15	27 658	258	215	368	1 591 140	415 000	3 258	328 632	9 944	27 379	DCh.
162	„	Dündengrat	15	24 339	348	36	481	1 459 070	370 650	3 046	440 454	10 764	27 939	GD. KP
137	„	Sulzfluh	13	25 127	204	—	172	1 222 945	344 750	2 563	419 213	6 805	21 364	ZH. RE
150	„	Feehorn	13	24 299	191	2	442	1 403 654	346 000	5 319	336 876	6 783	22 223	LCh. RC
153	„	Mont Collon	13	28 056	384	61	582	1 779 242	420 200	3 433	369 685	8 015	25 105	KP.
157	„	Franzenshöhe	13	31 089	403	45	365	1 833 341	403 250	1 324	352 425	9 295	22 398	GD. KP
160	„	Fornopass	13	39 171	283	1	335	1 835 811	499 750	726	414 363	7 309	17 988	ZH. RE
161	„	Sattelhorn	13	28 029	791	41	296	1 628 500	386 650	4 253	343 948	6 971	22 084	GD. KP
177	„	Contoberg	13	11 250	2 038	635	1 964	740 916	245 260	1 031	203 961	11 768	21 920	BD. LRI
178	„	Glyshorn	13	16 348	4 856	670	286	988 261	360 450	1 404	352 835	10 039	25 596	LRD. DC
179	„	Untersberg	13	32 803	556	93	690	2 022 857	601 650	178	310 316	6 448	27 110	KP.
180	„	Sustenhorn	12	12 640	2 317	782	2 110	790 831	255 260	107	198 359	13 992	21 634	BD. LRI
192	„	Mönch	11	22 502	2 403	43	437	695 986	380 400	4 090	333 342	6 135	21 603	BS.
287	„	Taunus	11	21 281	298	192	360	1 198 576	318 250	4 611	330 520	6 425	21 483	DCh.
288	„	Semmering	11	19 292	2 507	166	641	718 604	318 260	3 140	333 200	5 728	21 892	BS. BZ. G

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- Kilometer.	Lokomotiven-Leer- Kilometer.	Reserve- Dienststunden.	Rangir- Dienststunden.	Wagenachsen- Kilometer.	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven Kilogr.	Reparaturkosten für Lokomotiven Mark.	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt Kilometer.	im Rangirdienste geleistet Stunden.	an Reparaturkosten beansprucht Mark.	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden Tage.
II. V.	Gotthard	11	14 612	1 377	684	1 476	684 622	276 650	2 358	239 040	7 103	20 437	BZ.	70
"	Simplon	11	42 604	—	11	360	2 519 159	476 100	1 458	333 132	5 345	23 785	GD.	50
"	Splügen	11	26 313	295	227	412	1 485 334	416 250	3 212	333 417	5 513	18 555	DCh.	83
"	Jungfrau	11	38 718	220	6	456	2 373 279	463 850	2 726	373 041	6 831	20 128	GD	78
"	Spessart	11	14 300	1 734	595	1 338	651 972	267 660	4 263	337 219	7 781	19 921	BZ.	80
"	Pöhlberg	10	23 660	2 754	20	357	879 558	363 100	1 570	269 075	4 679	19 190	BS.	57
"	Pabststein	10	22 182	777	175	697	1 235 207	343 100	1 151	246 698	5 243	19 127	DCh.	66
"	Landskrone	10	13 527	1 527	510	1 273	631 701	247 950	158	281 649	4 279	21 401	BZ.	—
"	Aetna	6	30 103	—	51	824	1 626 102	446 250	3 187	186 124	4 327	4 985	ZH.	64
"	Dolomit	6	28 391	694	8	472	1 660 759	422 000	2 261	187 515	3 251	4 522		69
"	Faulhorn	6	28 881	522	1	397	1 680 449	431 250	2 100	186 653	2 523	5 300		87
"	Hochjoch	6	27 401	851	3	420	1 615 328	401 000	2 074	151 364	2 299	5 966		78
"	Julier	6	22 098	502	3	344	1 302 693	334 250	3 342	163 544	2 383	5 769		116
"	Leopoldsberg	6	25 135	492	—	321	1 445 802	347 250	3 271	168 321	2 077	4 903		88
"	Matterhorn	6	29 542	694	—	460	1 765 626	415 750	2 780	177 645	2 548	5 407		62
"	Ortler	6	27 434	436	—	363	1 589 616	366 250	1 913	173 809	2 580	6 155		81
"	Finstermünz	6	20 385	372	3	243	1 130 865	278 250	2 350	127 493	1 935	6 484	ZH. ChZ. LZ.	99
"	Niederwald	6	23 999	713	—	363	1 371 094	338 250	3 314	181 529	2 646	3 978		93
"	Rheinstein	6	24 388	586	16	396	1 401 109	359 000	3 585	164 972	2 871	5 157		101
"	Rosstrappe	6	28 675	623	2	381	1 669 847	420 000	2 017	179 660	2 881	4 727		61
"	Waldspitz	6	27 491	595	—	342	1 626 648	389 000	2 178	163 099	2 234	5 894		77
"	Vesuv	6	23 936	670	17	367	1 372 843	341 000	3 286	177 379	2 602	4 453		123
"	Bernkogel	5	28 543	650	—	429	1 653 351	438 550	488	133 187	2 026	3 102		22
"	Fuchsberg	5	28 197	1 040	2	416	1 659 036	411 250	759	120 764	1 818	3 222		49
"	Grossglockner	5	33 279	107	87	951	1 840 469	481 500	248	115 043	3 317	3 689	ZH.	8
"	Kaiserkrone	5	32 546	148	—	688	2 061 540	449 000	819	131 308	4 345	3 388		44
"	Monte Baldo	5	33 880	278	24	679	2 161 674	488 000	752	125 944	3 276	2 899	RCh. ZH. ChZ.	38
"	Monte Cristallo	4	30 205	107	—	580	1 890 065	423 750	1 368	128 617	4 142	3 401		63
"	Rheinfels	4	26 731	485	6	567	1 676 736	382 950	1 600	122 390	3 349	3 803		83
"	Tausend	3	39 618	102	7	348	2 347 811	448 450	1 918	91 325	834	2 501		47
"	Fichtelberg	3	40 986	4	5	340	2 512 507	459 050	2 087	85 873	951	2 656		58
"	Montblanc	3	41 939	—	2	464	2 544 472	486 650	2 804	91 900	1 129	3 342		53
"	Wellhorn	3	39 883	167	3	336	2 403 403	461 000	2 046	100 491	981	1 876	GD.	68
"	Sentis	3	41 909	153	3	447	2 615 263	478 150	1 727	103 525	1 239	2 799		43
"	Eiger	3	36 304	31	20	318	2 207 567	423 150	3 682	87 785	818	2 588		85
"	Auersberg	3	41 091	7	7	341	2 382 871	454 000	3 263	76 074	810	3 192		54
"	Colmberg	3	25 050	459	—	191	2 065 471	361 950	2 020	76 877	582	4 421		163
"	Kahlenberg	3	23 620	377	—	169	1 934 184	312 450	2 440	76 249	529	3 299	LRD. LDD.	132
"	Greifenstein	3	21 471	192	5	165	1 792 216	282 300	1 884	61 871	391	3 209		150
"	Katzenstein	3	29 445	161	—	386	2 190 190	427 750	1 033	64 810	388	2 172	RCh. LRD.	79
"	Sandberg	3	32 079	472	—	278	2 587 506	458 250	727	72 199	524	3 433		53
Schw. V	Pilatus	10	34 752	143	17	304	1 642 976	459 500	816	299 777	5 392	13 924		61
"	Furka	10	39 761	160	10	295	1 934 235	553 500	469	256 358	2 403	16 134		30
"	Harz	10	26 036	352	4	290	1 225 396	340 250	240	290 978	3 202	15 411	RE. ZH.	8
"	Monte Rosa	10	31 421	170	21	256	1 474 873	433 700	1 569	301 832	2 663	15 579		62
"	Wetterhorn	10	41 595	50	7	391	1 998 780	519 950	277	286 143	3 378	15 892		2
"	Bernina	10	45 511	117	—	345	2 222 018	649 000	493	278 625	2 580	15 334	RE.	20
"	Schreckhorn	10	29 599	4	—	473	1 738 679	430 750	3 118	259 196	5 273	19 796	LCh. DCh. RCh.	70
"	Zermatt	10	33 133	221	—	524	2 342 093	503 000	1 454	292 718	4 876	19 003	LCh. LZ.	80
"	Tödi	10	22 500	561	3	319	1 320 893	320 500	441	196 247	3 008	14 033	ChZ. ZH. LZ.	17
"	Grimsel	10	20 859	400	12	313	1 202 365	299 250	2 013	174 296	3 160	14 929		105
"	Rothhorn	9	33 262	1 310	22	549	2 392 702	490 250	1 568	252 238	3 840	19 588		43
"	Burgberg	9	19 698	425	—	833	1 167 735	308 700	995	239 612	5 455	18 179	ChLH.	110
"	Wendelstein	9	26 669	324	—	1 057	1 703 290	391 250	3 827	252 566	4 129	16 094		88
"	Borsberg	9	29 860	532	4	468	1 717 049	415 000	605	238 127	3 427	12 975	ZH. LZ. ChZ.	31
"	Scheibenberg	9	26 196	571	4	332	1 297 494	361 250	206	216 709	3 061	13 375	ZH. RE.	23
"	Gemmi	9	17 932	515	11	273	1 101 365	268 800	968	152 759	2 347	12 325	ChZ ZU. LZ.	116
"	Watzmann	9	36 552	71	—	463	2 212 610	553 550	1 108	236 079	4 278	17 792	DCh. GlG.	30
"	Albis	8	17 702	59	—	298	1 039 654	259 750	4 212	224 361	4 512	13 692	LCh. DCh. RCh.	103
"	Winterberg	8	19 767	584	4	314	1 141 933	306 550	4 000	163 884	2 502	6 343	ChZ. ZH. LZ.	79
"	Drachenfels	8	33 212	245	23	297	1 612 849	431 000	2 608	277 529	2 167	10 072	RE. ZH.	68
"	Brocken	8	31 172	102	4	262	1 479 640	411 550	3 980	237 386	1 906	9 920		74
"	Rolandseck	8	32 335	50	—	366	1 981 105	485 665	3 591	196 017	3 878	13 222	DCh. GlG.	55
"	Loreley	8	24 741	617	8	340	1 404 805	342 450	4 949	181 473	2 757	7 067	ZH. ChZ. LZ.	93
"	Gaisberg	8	35 917	283	2	359	1 686 457	481 250	1 575	228 108	3 533	7 250	RE. ZH.	31
"	Hirtstein	8	25 165	72	9	511	1 411 709	372 100	5 183	207 510	3 452	12 183	LCh. RCh.	120
"	Arlberg	7	31 296	—	48	919	1 744 634	454 250	1 393	192 346	4 824	6 325	ZH.	62

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven (in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerku Die Lokom liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt)
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
452	Schw. V	Brenner	7	29 429	52	2	515	1 695 273	425 600	2 720	151 537	2 968	9 483	LCh. RCh
453	„	Donnersberg	7	23 983	721	5	316	1 407 118	339 850	2 371	154 578	2 371	4 336	ZCh. LZ. ZH.
454	„	Eifel	7	25 391	206	31	608	1 426 697	392 250	1 969	174 536	3 233	9 794	ZH. RCh.
455	„	Forstenberg	7	28 250	670	16	850	1 504 778	408 300	2 242	153 402	2 739	9 484	
456	„	Grenzhorn	7	33 306	692	10	861	1 795 390	479 500	449	175 155	2 981	11 120	ZH. ChZ.
457	„	Hohe Salve	7	21 336	—	1	329	1 626 628	315 500	1 390	193 646	3 388	7 720	LCh. LZ.
458	„	Hohe Göll	7	32 868	932	7	1 014	1 776 014	459 000	267	160 376	2 355	8 932	ZH. RCh.
459	„	Karst	7	25 481	46	36	638	1 394 976	343 950	3 568	165 708	3 815	6 026	ZH.
460	„	Martinswand	7	30 061	100	—	570	1 738 159	455 750	1 146	181 425	3 537	9 336	LCh. ChZ. RCh
516	K. V.	Arnberg	13	26 136	685	—	189	2 097 388	334 750	2 647	347 262	—	25 368	
517	„	Balmhorn	13	17 067	151	—	124	1 396 939	217 250	3 128	371 725	—	32 007	
518	„	Beatenberg	13	27 424	498	—	316	2 166 129	396 750	1 243	369 911	—	29 002	
519	„	Hasliberg	13	15 743	1 335	—	75	1 241 748	231 000	826	361 665	—	30 010	
514	„	St. Bernhard	12	18 186	281	—	145	1 433 189	224 250	5 869	383 399	—	27 721	
515	„	Dachstein	12	27 893	1 498	—	174	2 164 494	380 500	433	392 080	—	29 790	
520	„	Bieberstein	12	8 381	279	—	74	704 458	129 750	7 255	393 706	—	28 693	
521	„	Blümlisalp	12	30 742	400	7	257	2 534 192	408 700	1 099	360 580	—	31 212	
522	„	Kynast	12	33 698	1 370	—	237	2 645 647	445 000	172	400 655	—	29 229	
523	„	Plassenstein	12	17 631	583	—	130	1 380 653	234 100	3 887	360 689	—	23 525	
524	„	Daubenhorn	12	26 355	244	—	214	2 223 751	347 400	2 011	344 961	—	27 429	LRD. LDD
525	„	Distelalp	12	22 639	460	14	184	1 835 690	279 760	2 549	390 383	—	30 113	
526	„	Thorstein	9	32 096	376	—	237	2 697 412	453 250	1 688	220 409	—	22 926	
527	„	Kesselberg	9	26 626	552	—	227	2 188 421	393 250	1 732	210 375	—	25 890	
528	„	Dorenberg	8	24 569	491	—	188	2 089 674	356 050	5 237	248 392	—	16 366	
529	„	Zwiselalp	8	15 967	466	—	120	1 266 548	227 250	5 794	235 906	—	18 649	
530	Sigl V.	Tauern	7	26 196	323	—	187	2 261 798	413 000	1 615	207 392	—	18 516	
531	„	Engelhorn	7	25 832	194	—	184	2 101 908	356 500	1 317	182 698	—	17 662	
532	„	Axenstein	7	21 233	497	—	200	1 721 537	331 650	2 990	214 460	—	17 477	
533	„	Grindelwald	7	32 088	443	—	233	2 647 114	443 750	922	210 655	—	19 693	
534	„	Etzelstock	7	31 575	218	—	335	2 399 517	466 550	818	196 646	—	18 442	
535	„	Hohenstaufen	7	24 618	476	74	378	2 066 514	344 750	2 679	210 980	—	17 814	LRD. RCh
536	„	Mont Cenis	7	28 615	378	—	224	2 333 232	420 700	1 452	206 280	—	17 519	
537	„	Rigi	7	21 217	325	—	270	1 482 394	350 000	1 495	186 134	—	16 016	
475	Hsch. V.	Badelwand	5	36 158	56	80	925	1 958 328	528 500	319	151 874	3 887	3 898	
476	„	Kyffhäuser	5	34 512	92	63	955	1 901 082	522 630	463	148 615	3 802	3 603	ZH.
477	„	Gotzenalp	5	34 873	52	61	887	1 894 973	506 050	295	150 693	3 517	4 274	
478	„	Schwarzwald	5	29 146	271	59	749	1 572 149	417 000	615	153 965	3 755	3 540	
479	„	Odenwald	5	33 957	91	70	913	1 863 180	518 500	438	138 245	3 433	4 462	
538	„	Finsteraarhorn	5	28 978	—	4	379	2 341 240	444 500	2 425	132 972	1 370	5 880	
539	„	Galmihorn	5	30 785	—	—	367	2 526 196	451 500	1 121	136 044	1 372	7 239	
540	„	Zugspitz	5	29 864	—	—	381	2 402 657	426 000	2 333	137 205	1 400	6 392	LRD. LDI
541	„	Glärnisch	5	27 305	3	—	405	2 235 606	417 250	2 575	123 030	1 292	6 138	
542	„	Burgenstein	5	30 521	—	—	365	2 424 151	458 000	2 327	130 599	1 427	6 889	
543	„	Doldenhorn	5	29 898	—	—	336	2 453 943	440 250	2 258	134 447	1 304	5 631	
231	H. Va.	Glückauf	26	8 149	1 939	2	1 736	343 954	150 750	3 626	460 479	—	65 769	
232	„	Richard	26	5 665	1 391	88	1 546	211 301	119 750	57	420 670	—	59 521	DCh.
233	„	Tharandt	26	9 051	1 969	6	1 780	375 317	152 250	1 740	483 348	—	61 289	
234	„	Neue Hoffnung	18	373	108	209	2 390	4 619	112 425	2 506	286 483	—	33 622	
86	H. I. T.	Gössnitz	23	5 371	196	158	1 325	126 531	110 250	1 183	183 939	—	37 487	GP.
87	„	Schönbörnchen	23	10 530	586	251	1 778	241 023	185 750	853	135 889	—	38 251	
637	„	Greiz	16	37 058	109	—	885	764 281	357 250	1 222	402 372	13 028	18 697	NG.
638	„	Brunn	16	18 782	80	—	492	384 046	176 585	1 875	364 584	11 791	17 033	
336	C. I.	Zittau	12	1 805	655	116	1 043	42 267	59 950	1 090	17 989	31 934	19 274	BD.
26	H. II. T.	Luchs	30	15 900	99	32	1 144	347 335	176 750	1 999	675 214	—	77 635	OP.
27	„	Wolf	30	9 290	28	770	1 248	323 148	150 050	2 139	469 386	—	69 676	GP.
28	„	Hyäne	30	7 834	38	—	549	173 709	85 800	675	572 548	—	72 608	OP.
29	„	Eber	30	341	54	418	1 274	15 182	69 500	2 855	710 685	—	61 924	RCh. ChZ
30	„	Alligator	30	585	248	425	1 633	25 535	74 375	82	704 502	—	65 717	RCh. BD.
31	„	Göltzschthal	30	14 045	411	337	2 262	316 421	221 250	733	474 375	—	64 286	GP.
†32	„	Nilpferd	30	—	83	124	1 165	—	41 625	310	601 134	—	64 916	BD.
33	„	Casuar	30	—	—	238	2 124	—	83 875	2 506	470 217	—	57 258	
34	„	Elsterthal	30	10 601	464	195	1 654	234 152	175 250	2 040	460 568	—	67 386	GP.
38	B. II.	Delphin	29	116	—	237	1 850	3 512	136 250	791	602 126	—	56 129	LRD.
39	„	Vampyr	29	136	243	207	1 573	4 308	133 750	3 967	528 166	—	46 087	
40	„	Gazelle	29	3 270	311	420	2 362	93 067	202 500	351	606 401	—	50 520	LRD. ElN
614	„	Faust	29	22	49	206	2 075	847	107 750	141	399 801	—	53 487	LRD.
†615	„	Blitz	29	28	175	82	464	374	30 500	468	389 331	—	50 000	

†) Die Lokomotive Nr. 32 wurde im Monat Juni und Nr. 615 im Monat August zerschlagen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2. Kategorie	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	5. Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven- Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven- Leer- (Kilometer.)	7. Reserve- (Dienststunden.)	8. Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	10. verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogr.)	11. Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	12. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	13. im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	14. an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	15. Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden (Tage.)
B. II.	Kötzschenbroda	25	—	83	261	2 515	--	130 250	1 513	497 234	—	45 603		32
"	Elsterwerda	24	133	53	202	1 947	3 221	114 000	554	471 829	—	40 316		38
"	Basel	23	103	165	215	2 101	1 598	118 250	1 195	428 108	—	36 489		71
"	Röderau	23	115	71	293	2 740	2 357	148 250	311	471 883	—	37 995	LRD.	18
"	Oder	22	1 177	694	281	1 838	25 179	107 500	3 371	401 246	—	30 413		101
"	Oederan	22	104	—	279	2 243	3 212	141 000	324	398 123	—	33 321		32
"	Neckar	22	19	—	266	2 574	470	151 000	318	447 066	—	39 855		35
B. II. V.	Stollen	27	—	212	217	1 848	—	114 500	5 996	465 068	—	45 105		126
"	Erz	27	7 599	665	163	1 205	178 974	126 000	1 334	545 925	—	54 182	GP.	83
"	Leder	27	—	—	270	2 270	—	134 750	1 433	470 585		45 482	LRD.	52
II. III. V.	Stahl	6	34 674	1 280	442	588	692 513	309 000	1 712	164 575	—	9 361		49
"	Granit	6	36 744	1 086	597	709	715 998	337 650	2 154	159 237	—	9 841	ChAA.	49
"	Marmor	6	32 377	426	350	525	685 750	290 000	3 072	161 226	—	9 294		91
"	Gold	6	6 509	704	469	424	84 924	85 400	4 302	111 115	—	4 949		66
"	Kobalt	6	21 620	2 188	644	610	488 597	251 350	1 113	146 972	—	6 651	ChAA. ZKl.	40
"	Nickel	6	15 105	328	1 141	1 026	218 772	179 500	36	113 220	—	6 004		—
"	Arsen	6	33 626	907	549	681	651 280	331 450	2 162	171 885	—	9 766		52
"	Basalt	6	29 911	3 592	642	646	715 748	354 350	903	84 989	—	5 143		49
"	Silber	6	30 067	3 703	626	710	740 485	357 400	998	150 242	—	5 719		50
"	Kalk	6	24 801	3 451	515	534	605 574	280 150	1 486	113 384	—	5 287		75
"	Albit	6	29 218	1 018	447	519	571 880	284 250	3 811	150 959	—	9 155	ChAA.	73
"	Epidot	5	35 308	912	438	650	718 503	341 500	2 897	176 620	2 171	7 190		56
"	Topas	5	37 257	238	48	286	922 122	328 750	2 965	178 351	2 463	7 494		93
"	Felsit	5	41 306	132	44	312	1 009 436	362 000	1 975	123 421	2 976	7 207		29
"	Demant	5	30 450	1 046	507	588	580 798	290 800	2 879	153 830	3 458	7 533		104
"	Korund	5	40 041	96	46	298	1 000 885	347 750	3 070	151 884	3 026	7 463		69
Schw.	Alabaster	7	28 253	542	274	566	569 384	233 750	4 018	70 378	—	5 867	RHCh. ChAA.	79
III b. V.	Granat	7	24 322	120	165	456	470 718	193 750	4 123	63 222	—	5 878	RHCh.	55
"	Saphir	7	27 134	117	178	504	542 122	220 750	3 089	60 910	—	5 905	RHCh. ChAA.	69
"	Onyx	7	17 037	139	116	335	341 717	135 150	2 834	84 024	—	8 292	RHCh.	149
"	Opal	7	22 505	59	158	450	453 500	180 000	2 389	46 091	—	6 761		88
"	Jaspis	7	21 104	1 258	578	224	467 819	204 750	2 421	69 208	—	6 781	RHCh. ChAA.	57
II. IV.	Hundert	23	14 614	1 777	394	795	518 921	207 000	187	703 058	—	49 301		7
"	Wiesenburg	23	21 732	1 986	236	708	842 988	295 850	646	646 161	—	42 823	SZ. LZ.	65
"	Hartenstein	23	10 005	302	121	266	371 316	117 250	5 144	476 629	—	37 965		166
"	Aue	23	33 083	67	27	430	1 004 360	334 250	3 262	512 655	—	43 048	ACh. LW.	79
"	London	18	28 142	116	144	665	1 129 817	302 500	5 638	456 731	9 857	27 318	SZ. LZ.	104
"	Annaberg	17	25 606	671	311	651	569 564	266 750	3 147	479 778	6 656	30 483	ACh.	100
"	Buchholz	17	38 327	4	202	706	1 536 575	437 250	574	373 865	14 109	22 407	SZ. LZ.	29
"	Wildeck	17	28 707	1 683	781	1 199	969 303	343 250	88	386 585	16 278	23 119		—
"	Augustusburg	17	22 943	360	285	575	492 708	235 500	4 467	396 632	7 392	26 185	ACh.	111
"	Scharfenstein	16	14 572	41	89	272	368 026	152 750	3 461	458 756	9 310	26 759		123
"	Waldkirchen	16	29 713	96	21	360	912 539	316 400	3 036	430 739	6 373	23 071	ACh. LW.	62
"	Wolkenstein	16	37 142	254	63	502	1 103 671	410 100	668	458 659	7 247	27 776		37
"	Flöha	16	30 721	279	118	508	847 813	317 000	739	442 252	5 011	26 371		27
"	Wiesa	14	36 086	10	169	734	1 477 041	427 050	1 127	505 875	5 303	23 085	SZ. LZ.	48
"	Cainsdorf	14	8 628	81	101	213	163 014	91 500	3 573	372 166	7 242	21 626	ACh.	128
"	Hilbersdorf	9	34 530	171	24	415	1 029 297	351 000	1 317	298 468	3 291	17 403	ACh. LW.	39
"	Komotau	9	28 599	133	48	380	843 872	311 750	108	272 267	3 619	18 247		6
"	Schlettau	9	17 988	944	437	698	607 512	222 250	1 589	181 333	9 413	11 631		131
"	Wilkau	9	22 736	1 273	635	1 079	771 480	290 500	792	180 643	11 584	14 410	SZ LZ.	69
"	Saatz	9	26 011	1 473	702	1 226	884 113	325 700	331	186 513	11 956	12 738		24
"	Weipert	9	22 602	53	10	250	675 791	245 000	1 445	248 213	3 749	15 216	ACh LW.	37
II. IV. V.	Schwarzenberg	25	11 675	144	40	401	230 388	122 995	357	287 446	—	45 176	SchN. NG.	77
"	Schneeberg	22	14 789	67	1 285	1 077	199 508	208 100	1 341	315 304	27 622	35 410	SchN.	47
"	Neustädtel	22	9 682	4	782	694	133 923	140 450	134	265 262	23 838	38 684		3
"	Hercules	19	1 306	311	245	1 105	24 566	83 500	3 922	21 270	48 906	22 128	ChZ. ZH.	128
II. VIII. V.	Döhlen	24	10 687	1 788	8	1 197	422 517	175 275	627	413 952	—	59 228		21
"	Windberg	24	10 585	1 821	8	1 280	397 751	158 050	336	476 987	—	61 489		2
"	Hainsberg	24	6 395	1 293	52	619	211 374	96 712	1 128	428 481	—	61 473	DChK.	49
"	Freiberg	23	8 522	1 381	5	1 005	328 080	120 725	3 622	406 830	—	61 799		79
"	Burgk	15	9 420	1 593	15	1 199	365 954	138 650	1 015	201 347	—	34 943		52
II. V. V.	Knappe	9	7	91	251	2 830	74	133 500	1 207	41 700	23 680	12 005	DCh.	43
"	Schacht	9	413	361	462	2 800	19 931	193 800	2 123	34 291	23 684	11 926	ChZ.	48
"	Wetter	9	12 611	1 128	319	2 496	672 991	213 250	790	91 151	23 051	10 861	LZ.	45
"	Hunt	9	7 703	785	291	1 810	344 926	215 250	770	59 076	18 940	10 860	SZ. LZ.	47
"	Tiefbau	9	11 350	948	249	2 337	604 790	214 750	1 166	84 834	21 952	10 273	LZ.	72

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1. Nr.	2. Kategorie der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogr.)	Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	15. Bemerku: Die Lokom liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt)
16	H. V. T.	Kohle	8	9 109	910	73	2 026	480 082	173 250	3 557	72 783	20 768	9 756	LZ.
17	„	Adhäsion	8	6 178	859	173	1 436	256 643	166 000	3 822	28 776	17 246	8 924	SZ. LZ.
23	„	Kraft	8	—	87	259	2 931	—	137 250	2 560	2 288	22 347	7 871	DCh.
24	„	Leistung	8	6 678	693	208	1 650	295 750	188 500	949	45 937	18 658	9 233	SZ. LZ.
64	„	Eisen	8	7 040	585	234	1 531	309 740	186 050	139	25 926	19 899	8 114	
65	„	Kaue	8	7	181	223	2 524	263	113 000	3 840	7 763	21 918	8 405	DCh.
69	„	Fahrt	8	11 932	1 171	228	2 401	646 706	198 500	858	71 059	20 554	8 902	LZ.
213	„	Morgengang	8	—	—	293	3 323	—	154 000	78	4 659	23 373	9 503	DCh.
420	„	Schlägel	8	—	—	290	3 294	—	161 250	82	1 771	23 194	9 170	
218	„	Bohrer	7	12 302	972	237	2 538	674 054	220 000	43	49 024	14 931	5 765	LZ.
219	„	Rolle	7	8 214	761	296	1 811	359 581	209 500	3 565	48 618	13 426	5 196	
221	„	Meisel	7	3 219	373	102	715	133 624	84 050	804	42 308	12 859	7 352	
223	„	Seil	7	4 831	385	173	1 151	201 260	137 700	22	46 041	13 836	8 266	SZ. LZ.
224	„	Haspel	7	7 309	663	314	1 654	313 417	187 750	2 834	53 796	14 657	5 279	
18	„	Compass	4	6 829	729	255	1 590	301 452	191 000	909	27 999	7 545	3 421	
19	„	Magnet	4	6 730	586	284	1 449	281 838	174 250	670	26 513	6 371	3 546	
20	„	Kobold	4	—	—	317	3 806	—	146 750	68	144	12 753	4 586	DCh.
21	„	Gnom	4	—	7	302	3 624	—	130 600	540	129	12 113	3 774	
70	„	Arbeit	4	21 236	245	84	1 238	619 032	251 500	1 142	17 512	8 395	3 853	StE.
71	„	Gestänge	4	8 619	2 382	119	2 536	298 978	241 500	71	12 538	8 046	4 293	ChLH. Ch
72	„	Basis	4	8 679	932	264	2 062	391 841	227 500	694	27 241	7 278	3 601	SZ. LZ.
220	„	Dynamit	4	539	271	539	2 762	19 778	190 020	1 174	3 318	9 957	3 822	ChZ.
627	„	Steiger	4	11 474	273	—	538	314 212	140 500	1 233	4 309	9 171	3 106	
635	„	Glocke	4	8 112	1 503	648	2 009	174 552	207 000	149	14 265	7 748	3 129	StE.
636	„	Halde	4	7 513	686	318	1 029	185 474	135 000	933	2 597	9 309	3 669	
616	„	Berggeist	3	10 554	754	249	1 267	264 015	174 000	1 895	5 083	5 907	2 327	
628	W. VII. T.	Grube	7	1 918	—	183	1 757	24 572	94 000	1 337	1 443	—	9 009	
629	„	Kunst	7	2 613	—	241	2 235	33 332	126 250	336	2 174	—	8 817	
630	„	Blende	7	1 598	—	221	2 022	20 060	116 750	2 757	1 250	—	8 164	LRD. LDI
631	„	Curve	7	1 955	115	180	1 658	25 483	98 500	2 249	2 077	—	9 297	
688	Grlsr.	Sauger	8	2 030	167	191	1 778	26 527	96 600	4 371	30 268	—	4 515	
689	VII. T.	Klappe	8	2 275	167	211	1 959	29 309	98 200	3 854	31 497	—	4 846	
706	H. VII. T.	Berggiesshübel	1	25 449	293	2	598	351 200	177 200	1 200	18 757	586	1 587	PB.
707	„	Rottwerndorf	1	11 722	1 759	69	372	179 496	93 050	531	8 663	290	1 080	PB. HF.
		Hierüber:												
†2131	C. I. T.	Stettin	34	—	—	122	1 133	—	43 950	542	465 219	—	78 852	BD.
† 161	K. I. T	Greif	33	—	142	72	888	—	29 925	272	395 753	—	66 239	
† 211	B. I.	Panther	33	6 991	3 464	772	550	207 759	96 500	1 157	660 980	—	67 557	LZ.
† 241	H. I. T.	Crocodil	32	2 486	72	474	2 256	111 729	122 100	1 150	378 077	—	62 667	RCh.
† 701	„	Zschopau	29	1 084	91	201	1 899	21 173	110 750	294	380 603	—	47 812	GP.
† 711	„	Erzgebirge	29	843	66	171	1 534	10 977	81 500	218	344 855		39 759	LDD.
†2241	H. I.	Juno	30	1 882	322	151	961	47 594	52 475	39	568 494	—	58 848	BD.
† 721	„	Döbeln	29	275	654	1 278	1 104	12 500	73 000	266	499 273	—	45 857	RCh. ChZ

b. Lokomotiven für schmalspurige Bahnen.

*1	H.V.T.K.	———	unter 1	1 385	6	—	25	20 598	10 500	881	—	—	—	WK.
*2	„	———	„	780	—	—	16	11 225	5 500	387	—	—	—	
*3	„	———	„	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—
		Hauptsumme pro 1881		15 798 080	712 680	227 229	647 298	596 558 472	192 170 349	1 289 481[1]	—	—	—	—
		„ „ 1880		15 539 047	643 409	274 808	636 107	586 158 745	185 816 390	1 314 302	—	—	—	—
		pro 1881 entfielen:												
1.		auf die Staatsbahnen		15 602 544	699 024	226 622	639 385	589 072 740	190 037 772	—	—	—	—	—
2.		„ „ Chemnitz-Würschnitzer Bahn		41 685	3 344	111	2 593	2 657 805	718 000	—	—	—	—	—
3.		„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn		12 038	557	11	366	280 845	110 962	—	—	—	—	—
4.		„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn		1 640	92	31	59	69 637	18 475	—	—	—	—	—
5.		„ „ Zittau-Reichenberger Bahn		126 744	8 721	187	3 913	4 014 822	1 138 170	—	—	—	—	—
6.		„ „ Brückenbergschachtb. b. Zwickau		13 429	942	267	982	462 623	146 970	—	—	—	—	—
		Ausserdem haben **fremde Lokomotiven**** geleistet resp. verbraucht		82 845	2 852	1 803	6 189	1 704 155	751 700	—	—	—	—	—
		Auf den Staatsbahnen wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		15 685 389	701 876	228 425	645 574	590 776 895	190 789 472	—	—	—	—	—
		**) Einschliesslich		2 899	—	39	58	41 129	27 000 auf schmalspuriger Bahn.					

†) Von diesen bereits ausrangirten Lokomotiven, welche wieder ersetzt und deshalb in den Bestandsnachweisungen nicht mit enthalten sind, wurde die Lokomotive Nr Monat Juni zerschlagen.

*) Die Lokomotive Nr. 1 kam im Monat November und Nr. 2 im Monat December neu in den Dienst; Nr. 3 wurde im Monat December angeliefert, aber nicht in Dienst

[1]) Abzüglich 2660 Mark für Erlöse von den Lokomotiven Nr. 567, 591 und 598.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden							Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung			Bemerkungen.	
		geleistet					verbraucht					Die Lokomotiven	
		Lokomotiven-				Wagenachsen-	Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten	überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden
		Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-								
		Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tage.

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.***)

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

Zeitz	9	18 337	613	16	891	646 468	258 500	1 781	197 155	7 415	12 042	AZ.	78
Meuselwitz	9	22 320	665	365	1 205	769 226	308 167	670	205 136	8 034	15 520		48
Wilhelm I.	9	22 236	360	9	973	786 060	281 433	1 248	212 339	8 108	14 146		84
Herzog Ernst	9	22 949	675	121	1 128	796 564	309 500	819	170 142	10 098	11 968		21
Rositz	6	14 520	1 259	1 263	1 208	408 262	275 833	1 472	104 770	8 997	7 115		83
Kriebitzsch	1	38 292	281	—	179	201 822	156 000	622	29 809	105	468		37
Hauptsumme pro 1881		138 654	3 853	1 774	5 584	3 608 402	1 589 433	6 612	—	—	—	—	351
„ „ 1880		116 617	3 177	2 467	5 127	3 257 836	1 330 907	15 356	—	—	—	—	516
1881 entfielen:													
›urg-Zeitzer Bahn		138 560	3 853	1 774	5 584	3 603 125	1 587 833	—	—	—	—	—	—
witz-Meuselwitzer Bahn		56	—	—	—	3 294	1 400	—	—	—	—	—	—
›ahnen		38	—	—	—	1 983	200	—	—	—	—	—	—
en fremde Lokomotiven ge-verbraucht		12 618	623	32	416	296 289	122 512	—	—	—	—	—	—
urg-Zeitzer Bahn wurden n eigenen und fremden Loko-istet resp. verbraucht		151 178	4 476	1 806	6 000	3 899 414	1 710 345	—	—	—	—	—	—

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

Zwenkau	8	18 563	293	463	591	625 817	190 250	1 099	128 302	4 274	7 178	GM.	58
Wiprecht von Groitzsch	8	29 170	342	525	896	1 004 548	273 250	317	150 050	4 665	8 386		—
Lucka	7	18 487	124	560	586	643 944	173 850	1 811	126 454	4 149	6 375		127
Gaschwitz	7	24 374	327	722	755	845 233	231 400	1 226	112 244	3 796	5 026		79
Hauptsumme pro 1881		90 594	1 086	2 270	2 828	3 119 542	868 750	4 453	—	—	—	—	264
„ „ 1880		89 237	683	2 741	2 800	3 069 218	871 960	5 055	—	—	—	—	316
1881 entfielen:													
witz-Meuselwitzer Bahn		90 014	1 020	2 249	2 778	3 104 098	857 200	—	—	—	—	—	—
›urg-Zeitzer Bahn		580	66	21	50	15 444	11 550	—	—	—	—	—	—
en fremde Lokomotiven ge-verbraucht		1 696	92	31	59	72 931	19 875	—	—	—	—	—	—
witz-Meuselwitzer Bahn nach von eigenen und fremden geleistet resp. verbraucht		91 710	1 112	2 280	2 837	3 177 029	877 075	—	—	—	—	—	—

c. Zittau-Reichenberger Bahn.

Reichenberg	12	64	544	224	3 839	1 256	147 685	691	13 386	35 769	14 321	ZR.	36
Rich. Hartmann	24	9 688	1 136	282	744	212 332	98 815	3 434	563 543	20 501	53 566	ZWEL. ZR.	106
Saturn	22	13 682	962	505	1 503	315 668	155 350	2 559	543 150	22 420	49 166		78
Jupiter	22	11 916	278	132	789	236 606	108 800	174	479 065	26 343	45 598	ZL. ZWEL.	9
Mars	22	20 972	1 003	585	1 576	475 118	191 500	2 237	619 665	18 202	53 579	ZWEL. ZR.	52
Neptun	22	25 751	1 056	260	1 528	494 802	203 100	1 233	598 907	19 740	54 615	ZL. ZWEL.	46
Hauptsumme pro 1881		82 073	4 979	1 988	9 979	1 735 782	905 250	10 328	—	—	—	—	327
„ „ 1880		117 938	6 950	3 566	12 943	2 403 794	1 225 500	3 539	—	—	—	—	118
1881 entfielen:													
-Reichenberger Bahn		2 175	2 175	224	3 848	74 989	181 000	—	—	—	—	—	—
›ahnen		79 898	2 804	1 764	6 131	1 660 793	724 250	—	—	—	—	—	—
n fremde Lokomotiven ge-verbraucht		126 744	8 721	187	3 913	4 014 822	1 138 170	—	—	—	—	—	—
u-Reichenberger Bahn nach von eigenen und fremden geleistet resp. verbraucht		128 919	10 896	411	7 761	4 089 811	1 319 170	—	—	—	—	—	—

ie in den Jahren 1857/58 angeschafften beiden Lokomotiven der Chemnitz-Würschnitzer Bahn haben während des ganzen Betriebsjahres, wegen zu geringer Leistungs-erve gestanden; der Dienst auf dieser Bahn wurde durch Staatsbahn-Lokomotiven verrichtet.

Durchschnittsleistung und **Durchschnittsverbrauch** der **Lokomotiven** der Staats-Eisenbahnen pro Stück und volles Jahr.

Verwendung.	Kategorie.	Stückzahl		Durchschnittsleistung pro Stück und volles Jahr.					Durchschnittsverbrauch pro Stück und volles Jahr					
									Heizmaterial in Kilogramm					Reparatur-Kosten
									pro Nutzkilometer		pro Wagenachsenkilometer		pro Stück	pro Lokomotiv u. Rangirkilom. (1 Rangirdienststund. = 10 Kilom.
		am Schlusse des Jahres.	durchschnittlich (auf das volle Jahr reducirt).	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsenkilometer pro Nutzkilometer.	incl.	excl.	incl.	excl.		
				Kilometer.		Dienststunden.			Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.					Mark
	I. nach den Kategorien:													
Eilzug-Lokomotiven.	H. VI.	32	32,0	40 524,6	198,8	3,8	325,4	19,80	7,307	6,942	0,369	0,351	2 074,75	0,047
	B. VI.	9	9,0	34 371,5	729,8	18,2	232,1	22,49	6,776	6,382	0,401	0,284	1 913,00	0,051
	Hsch. VI.	12	12,0	35 723,6	419,3	579,3	94,2	29,13	9,486	9,077	0,326	0,312	2 553,58	0,069
	H. VI a.	13	13,0	27 979,1	665,5	311,2	648,7	19,33	7,703	6,440	0,399	0,333	1 705,69	0,042
	B. VI a.	18	18,0	20 716,3	1 491,4	646,2	477,2	18,21	8,547	6,765	0,469	0,371	1 687,33	0,063
	K. VIII.	8	8,0	36 935,8	561,3	378,3	276,5	22,14	9,579	9,037	0,483	0,408	2 712,13	0,067
Personenzug-Lokomotiven.	H. III b.	89	89,0	24 425,6	1 741,1	374,1	885,1	34,79	10,831	8,729	0,311	0,251	1 601,53	0,046
	K. III b.	21	21,0	37 339,2	263,3	138,7	369,5	26,21	8,270	7,761	0,316	0,296	1 282,57	0,031
	Schw. III b.	32	32,0	27 813,1	442,5	643,2	750,0	21,10	9,177	7,610	0,435	0,361	2 210,59	0,062
	Hsch. III b	15	15,0	29 801,5	1 136,0	434,1	872,6	27,36	10,880	9,239	0,396	0,338	1 421,47	0,036
Lokomotiven für gemischte Züge.	H. III.	85	85,0	12 153,3	1 528,5	473,9	1 594,1	51,73	17,113	10,367	0,331	0,200	1 829,73	0,061
	W. III.	3	3,0	2 015,3	713,3	227,0	1 653,0	41,07	49,363	11,165	1,202	0,272	1 299,00	0,067
	B. III.	3	3,0	326,0	77,7	357,0	2 446,0	23,90	-	-	—	—	827,67	0,033
	B. III a.	1	1,0	6 767,0	3 278,0	690,0	516,0	31,80	14,622	7,595	0,460	0,239	2 989,00	0,197
	W. III a	2	2,0	6 599,5	6 568,5	1 812,5	1 203,0	42,14	27,767	11,262	0,659	0,267	1 139,50	0,045
	H. III a.	1	1,0	9 094,0	9 141,0	2 286,0	1 602,0	43,80	28,260	12,319	0,645	0,281	478,00	0,014
	K. III.	29	29,0	23 695,4	826,9	539,8	1 221,1	23,92	10,957	8,262	0,458	0,345	1 398,38	0,038
	Schi. III.	8	8,0	23 242,1	918,6	346,6	1 037,4	54,45	12,333	10,028	0,226	0,184	1 148,63	0,032
	H. VII.	22	22,0	20 053,0	2 453,3	584,5	909,9	23,23	14,100	11,164	0,607	0,491	1 830,55	0,038
	Schw. VII.	10	10,0	4 088,6	2 281,2	646,2	1 952,3	36,75	53,671	28,407	1,461	0,773	1 218,70	0,047
Lastzug-Lokomotiven.	H. V.	93	93,0	25 795,4	981,7	160,8	542,3	57,21	14,514	13,349	0,254	0,233	2 257,62	0,070
	Schw. V.	35	35,0	29 049,9	324,5	9,2	481,5	55,63	14,224	13,463	0,256	0,242	1 936,66	0,057
	K. V.	16	16,0	23 197,1	604,3	1,3	180,7	81,01	13,631	13,177	0,166	0,163	2 848,13	0,111
	Sigl V.	8	8,0	26 421,8	356,8	9,3	251,4	80,49	14,703	14,321	0,184	0,178	1 661,00	0,057
	Hsch. V.	11	11,0	31 454,3	51,4	30,6	605,6	68,13	14,827	13,987	0,218	0,205	1 379,00	0,037
	H. V a.	4	4,0	5 809,5	1 351,8	76,3	1 863,0	40,24	23,030	8,120	0,572	0,202	1 982,25	0,077
Diverse Lokomotiven.	H. I. T.	4	4,0	17 935,3	242,8	102,3	1 120,0	21,13	11,567	8,765	0,547	0,415	1 283,25	0,044
	C. I.	1	1,0	1 805,0	655,0	116,0	1 043,0	23,42	33,213	6,001	1,418	0,256	1 090,00	0,035
	H. II. T.	9	8,5	6 893,6	167,6	298,7	1 535,6	24,50	18,405	8,175	0,751	0,324	1 569,29	0,070
	B. II.	12	11,7	446,4	157,6	252,1	2 075,4	26,45	—	—	—	—	1 137,09	0,033
	B. II. T.	3	3,0	2 533,0	292,3	216,7	1 774,3	23,55	49,381	17,790	2,097	0,755	2 921,00	0,141
	H. III b. T.	16	16,0	29 938,4	1 319,2	469,1	569,1	21,72	9,877	8,629	0,455	0,397	2 220,94	0,060
	Schw. III b. T.	6	6,0	23 392,5	372,5	244,8	422,5	20,27	8,323	7,324	0 411	0,361	3 145,67	0,112
	H. IV.	21	21,0	25 356,5	560,7	234,2	601,5	32,16	11,269	10,019	0,350	0,312	1 968,52	0,061
	H. IV. T.	4	4,0	9 363,0	131,5	588,0	819,3	15,71	14,820	10,094	0,943	0,642	1 438,50	0,091
	H. VIII. T.	5	5,0	9 121,8	1 575,2	17,6	1 060,0	37,84	15,116	9,343	0,400	0,247	1 345,60	0,062
	H. V. T.	31	31,0	6 425,4	623,3	259,8	2 102,2	40,99	27,597	12,634	0,673	0,306	1 247,97	0,044
	W. VII. T.	4	4,0	2 021,0	28,8	206,3	1 918,0	12,80	—	11,941	—	0,933	1 669,75	0,079
	Crlsr. VII. T.	2	2,0	2 152,5	167,0	201,0	1 868,5	12,97	—	6,595	—	0,508	4 112,50	0,196
	H. VII. T.	2	2,0	18 585,5	1 026,0	35,5	485,0	14,28	7,270	5,875	0,509	0,412	865,50	0,035
Lok. f. schmalsp. B.	H. V. T. K.	3	0,2	10 825,0	30,0	—	205,0	14,70	7,390	6,813	0,503	0,464	3 920,00	0,304
	II. nach der Verwendung:													
	a) auf normalspurigen Bahnen.													
	Eilzug-Lokomotiven	92	92,0	33 336,2	629,8	282,0	357,3	21,35	7,975	7,304	0,274	0,242	2 048,86	0,055
	Personenzug-Lokomotiven	157	157,0	27 356,9	1 220,9	403,2	787,4	29,62	10,026	8,274	0,339	0,283	1 665,80	0,046
	Lokomotiven für gemischte Züge	164	164,0	14 782,1	1 621,7	526,7	1 436,4	38,44	15,463	10,287	0,402	0,268	1 645,45	0,053
	Lastzug-Lokomotiv.	167	167,0	26 152,6	725,5	95,0	516,7	60,76	14,454	13,431	0,238	0,221	2 153,88	0,067
	Diverse Lokomotiv.	120	119,2	13 663,0	596,6	271,4	1 330,4	27,54	14,371	9,732	0,522	0,353	1 721,22	0,062
	Zurückgestellte Lokomotiven	8	7,5	1 808,1	641,5	432,1	1 376,7	30,36	44,997	7,400	1,482	0,244	525,07	0,022
	Gesammtdurchschn. pro 1881	708	706,7	22 351,7	1 008,5	321,5	915,0	37,76	12,164	9,997	0,322	0,265	1 823,54	0,056
	Gesammtdurchschn. pro 1880	716	712,2	21 818,4	903,4	385,9	893,2	37,72	11,958	9,760	0,317	0,259	1 845,41	0,058
	1881 gegen 1880	— 8	— 5,5	+ 533,3	+ 105,1	— 64,4	+ 22,7	+ 0,04	+ 0,206	+ 0,237	+ 0,005	+ 0,006	— 21,87	— 0,002
	b) auf schmalspurigen Bahnen.													
	H. V. T. K.	3	0,2	10 825,0	30,0	—	205,0	14,70	7,390	6,813	0,503	0,464	3 920,00	0,304

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

Lokomotiven-Leistungen und Heizmaterialverbrauch auf den Betriebsstrecken.

ebsstrecken.	Leistungen.						Verbrauch.				
	Lokomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Kilogramm				
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	pro Nutzkilometer.	im Ganzen.	pro Nutzkilometer incl.	pro Nutzkilometer excl.	pro Wagenachsenkilometer incl.	pro Wagenachsenkilometer excl.
	Kilometer.		Dienststunden.				Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.				
					a) normalspurige Bahnen.						
Zwickau . . .	1 354 067,7	41 450,3	9 490	61 702	61 490 806,5	45,41	15 214 330	11,236	9,052	0,247	0,199
-Hof	1 729 211,6	66 958,5	5 458	42 036	62 647 423,2	36,23	19 237 410	11,125	9,864	0,307	0,272
Borna-Chemnitz - Wittgensdorf-	445 981,2	19 419,5	3 333	6 352	18 114 690,6	40,62	5 132 750	11,509	10,589	0,283	0,261
itz.	48 810,2	—	21	1 576	1 097 148,6	22,48	534 700	10,955	9,576	0,487	0,426
-Narsd.-Penig .	61 104,4	302,1	36	3 728	811 228,6	13,28	545 780	8,932	6,307	0,673	0,475
-Chemnitz . . .	455 044,3	5 643,7	2 232	21 125	19 049 288,8	41,86	5 756 210	12,650	10,545	0,302	0,252
nitz-Zwickau . .	712 475,6	18 987,0	9 198	44 062	30 659 657,2	43,03	11 365 710	15,952	13,006	0,371	0,302
h-Lugau . . .	13 853,7	320,7	—	694	455 050,0	32,85	151 640	10,946	8,709	0,333	0,265
erg-St. Egidien .	66 265,3	4 711,3	1 430	6 109	1 922 183,7	29,01	999 620	15,085	10,512	0,520	0,362
n-Gössnitz-Gera	290 765,5	8 183,9	8 011	17 566	10 092 228,1	34,71	3 766 960	12,955	9,843	0,373	0,284
rzenberg-Zwickau	269 360,7	17 885,1	6 249	23 020	10 844 572,6	40,26	4 530 890	16,821	12,531	0,418	0,311
erg-Niederschlema	26 582,4	20,8	2 106	1 917	361 753,4	13,61	379 550	14,278	10,021	1,049	0,736
bach-Pl.-Eger .	862 595,7	38 201,0	16 020	22 447	28 714 732,7	33,29	10 713 850	12,420	10,830	0,373	0,325
ün-Falkenstein .	64 599,4	329,5	—	1 627	878 535,9	13,53	553 400	8,567	7,472	0,634	0,553
g-Chemnitz . .	286 960,7	7 614,7	1 084	3 309	8 414 962,1	29,32	2 969 940	10,350	9,679	0,353	0,330
-Annaberg . .	41 971,2	98,9	1 976	2 854	959 308,6	22,86	561 300	13,373	9,766	0,585	0,427
n-Hain.-Chemnitz	148 595,9	852,3	856	2 772	3 592 675,8	24,18	1 512 100	10,176	9,270	0,421	0,383
en-Chemnitz . .	1 050 017,3	152 454,5	32 083	66 979	37 891 257,4	36,09	17 267 717	16,445	12,599	0,456	0,349
ch-Dresden . .	904 172,5	19 017,2	10 331	52 602	58 760 190,8	64,99	10 979 985	12,144	9,402	0,187	0,145
Dresden	1 265 366,4	116 685,6	22 778	60 340	47 957 122,3	37,90	14 799 605	11,696	8,970	0,309	0,237
-Arnsdorf-Pirna .	328 510,0	35 720,8	10 166	13 074	11 303 746,3	34,41	4 814 670	14,656	11,994	0,426	0,349
Herrnhut-Löbau .	133 131,4	2 461,3	10	1 656	2 793 369,5	20,98	729 910	5,483	4,867	0,261	0,232
Warnsdorf-Ebers- Löbau	251 132,3	4 762,6	2 508	14 148	5 219 609,3	20,78	2 161 410	8,607	5,974	0,414	0,287
werda-Zittau . .	276 787,3	7 238,3	6 083	15 044	7 162 447,3	25,88	3 114 630	11,253	8,491	0,435	0,338
Riesa-Dresden .	1 637 387,2	58 026,4	26 936	66 617	81 852 749,2	49,99	21 165 655	12,926	10,785	0,259	0,216
ain-Priestewitz .	57 471,7	3 338,5	1 074	8 372	1 510 203,6	26,28	933 415	16,241	9,499	0,618	0,361
-Döbeln-Dresden	779 423,2	12 905,4	10 643	18 960	25 513 569,0	32,73	8 320 970	10,676	9,360	0,326	0,286
Freiberg-Bienen-	153 483,7	4 580,2	5 943	9 735	3 258 504,9	21,23	1 960 100	12,771	9,355	0,602	0,441
rda-Riesa-Nossen	143 941,9	1 248,7	1 906	7 704	3 494 121,6	24,27	1 204 760	8,370	5,856	0,345	0,241
k-Greiz	66 002,1	867,2	8	1 640	1 363 868,8	20,66	633 535	9,599	8,480	0,465	0,410
fürth-Weischlitz .	171 094,1	1 218,0	3 740	8 389	4 942 216,1	28,89	1 828 630	10,688	8,243	0,370	0,285
z-Aue-Adorf . .	478 233,0	20 856,8	5 276	7 576	10 596 056,2	22,16	4 611 530	9,643	8,601	0,435	0,388
Klingenthal . .	23 805,9	168,1	1 844	1 662	309 104,2	12,98	295 750	12,423	8,261	0,957	0,636
-Falkenst.-Oelsnitz	221 744,4	3 584,8	6 796	5 327	4 562 390,3	20,57	2 477 255	11,172	9,616	0,543	0,467
ain-Flöha . . .	228 034,9	12 644,7	1 752	5 416	8 598 194,6	37,71	3 064 650	13,439	12,056	0,356	0,320
au-Pockau . . .	23 932,7	31,8	23	1 668	524 321,4	21,91	266 150	11,121	8,138	0,508	0,371
-Schandau . . .	255 715,1	9 556,5	2 952	6 467	5 232 832,5	20,46	2 954 185	11,553	10,131	0,565	0,495
t-Dürrröhrsdorf .	47 414,0	314,4	91	1 022	555 406,6	11,71	402 330	8,485	7,510	0,724	0,641
u-Wurzen . . .	252 828,3	1 422,8	6 763	5 305	6 135 589,8	24,27	2 309 330	9,134	7,815	0,376	0,322
t-Gaschwitz . .	14 348,6	21,0	1 096	2 014	529 944,8	36,93	247 810	17,271	10,153	0,468	0,275
erggiesshübel . .	38 103,8	1 764,2	84	862	535 879,5	14,06	276 350	7,253	6,042	0,516	0,430
alspurige Bahnen	15 680 325,7	701 869,1	228 386	645 475	590 703 942,9	37,67	190 746 472	12,165	9,988	0,323	0,265
					b) schmalspurige Bahnen.						
Kirchberg . . . 17. Octbr. 1881 an.	5 063,5	6,5	39	99	72 952,0	14,41	43 000	8,492	7,632	0,589	0,544
bahnen	15 685 389,2	701 875,6	228 425	645 574	590 776 894,9	37,66	190 789 472	12,164	—	0,323	—
enbrand-Lugau .	41 684,5	3 344,2	111	2 593	2 657 804,7	63,76	718 000	17,225	14,167	0,270	0,222
burg-Zeitz . . .	151 177,5	4 475,6	1 806	6 000	3 899 413,6	25,79	1 710 345	11,313	9,310	0,439	0,361
witz-Meuselwitz .	91 709,8	1 111,6	2 280	2 837	3 177 028,7	34,64	877 075	9,564	7,819	0,276	0,226
Reichenberg . .	128 919,1	10 896,1	411	7 761	4 089 810,8	31,72	1 319 170	10,233	7,232	0,323	0,226

schluss der in Werkstättenzügen geleisteten 3 735,0 Lokomotiven-Nutzkilometer, 153,0 Lokomotiven-Leerkilometer und 165 471,0 Wagenachsenkilometer.
schluss der Leistungen im Betriebsdienste „Chemnitz-Lugau-Höhlteich“ auf der Strecke Chemnitz-Wüstenbrand von 47 282,4 Lokomotiven-Nutzkilometer, 316,3 Lokomotiven-Leerkilometer und 3 299 967,8 Wagenachsenkilometer.
schluss der auf Kohlenbahn bei Oelsnitz b. L. geleisteten 14 864,8 Lokomotiven-Nutzkilometer, 1 638,9 Lokomotiven-Leerkilometer und 296 440,4 Wagenachsenkilometer,
„ „ „ Zwickauer Kohlenbahn „ 51 690,9 „ „ „ 5 630,3 „ „ „ 2 347 750,9 „ „
„ „ „ Dresdner „ „ 65 692,8 „ „ „ 12 260,0 „ „ „ 2 608 147,8 „ „
„ „ „ Kohlenbahn bei Lugau „ 7 173,7 „ „ „ 2 542,6 „ „ „ 197 250,7 „ „
„ „ im Kohlenbahndienste „ 19 356,0 „ „ „ 898,3 „ „ „ 549 024,1 „ „
„ „ „ „ „ 963,7 „ „ 2,3 „ „ „ 14 853,4 „ „

Dresden,
Druck von C. Heinrich.

A.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

LOKOMOTIVEN

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1882.

Bedeutung der Typen und Zeichen:

in Kolonne 3: T. = Tender-Lokomotive,
K. = Bezeichnung für schmalspurige Lokomotiven;
in Kolonne 4: † = mit Einrichtung zur Dampfheizung der Personenwagen,
⊙ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger,
⊕ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger und zur Dampfheizung der Personenwagen,
× = „ Dampfläutewerk,
⎍ = „ normaler Kuppelung zur direkten Wasserhebung;
in Kolonne 9: E. = Eisen,
St. = Stahl;
in Kolonne 29: K. = Kuppelachse,
T. = Treibachse.

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
						Cylinder.		Kessel.									
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Kategorien	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			

A. Bestand an Lokomotiven.

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.					Gewicht.											
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}486\ d^2\ l\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			durch die Vorder- Achse.	Mittel- Achse.	Hinter- Achse.	im Ganzen.				Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			

enbahnen.
omotiven.

1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	30,69	10,87	11,28	11,23	33,33	22,46	2 510	44 509,52			96	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			97	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			98	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			99	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			100	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 759,52			101	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 759,52			102	
1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	31,16	11,22	11,29	11,29	33,80	22,58	2 510	44 959,52			13	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			66	**Kat. II. VI.** und **B. VI.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die gekuppelte Achse liegt hinter der Feuerbüchse, die Vorderachse ist Laufachse und hat über den Achsbüchsen liegende Tragfedern. Nr. 1—15, 22, 66—68, 96—102, 145—149 und 163—174 haben die Tragfedern der Mittel-(Treib-)Achse über den Achsbüchsen und sind erstere mit der Querfeder der Hinterachse durch grosse und kleine Längenbalanciers so verbunden, dass die Drehpunkte der kleinen Balanciers über den Hinterachsbüchsen liegen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Nr. 205, 209, 214—217, 222 und 230 haben die Federn der gekuppelten Achsen unter den Achsbüchsen liegen und sind erstere durch Längenbalanciers verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Bei Nr. 205 und 209 liegt die Vorderachse in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist; die Tragfedern der Vorderachse liegen im Drehgestelle und sind durch einen Querbalancier verbunden. Zugehörige Tender: Ellzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			67	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51	9 650	13 570	68	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51	9 230	12 990	164	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			163	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			165	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			166	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			167	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 700,00			168	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			169	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			170	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			171	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			172	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			173	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			174	
1 875	1 035	159,5	159,5	4 230	33,00	11,38	12,20	12,20	35,78	24,40	2 510	42 259,51			205	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 259,51			209	
1 875	1 035	159,5	159,5	4 230	32,41	10,64	12,14	12,14	34,92	24,28	2 510	42 180,53	9 750	13 650	214	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	9 330	13 070	215	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			216	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			217	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			222	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			230	
1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	29,00	10,34	10,65	10,65	31,64	21,30	2 510	39 234,78			11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 234,77			12	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 234,77			15	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 234,77	9 650	13 570	22	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00	9 230	12 990	145	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			146	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			147	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			148	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 000,00			149	
1 700	1 035	180,0	165,0	4 400	28,00	10,40	10,40	10,40	31,20	20,80	2 930	36 000,00			572	**Kat. Hsch. VI.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die gekuppelte Achse liegt hinter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse; die Tragfedern derselben liegen über, die der Treib- und Kuppelachse unter den Achsbüchsen. Die Federn der Vorderachse sind mit denen der Mittel-(Treib-)Achse durch Längenbalanciers und die der Kuppelachse durch Querbalancier verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender: Ellzugtender Nr. 485—495.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 000,00			573	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 000,00			574	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 000,00			575	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 000,00			576	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 000,00	10 035	14 025	577	
1 700	1 035	180,0	165,0	4 400	28,80	10,50	11,00	10,50	32,00	21,50	2 930	26 100,00			578	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 100,00			579	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 100,00			580	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 100,00			581	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 100,00			582	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 100,00			583	
1 845	1 230	159,5	146,0	4 285	26,80	10,83	13,03	5,40	29,26	13,03	1 850	40 938,60	9 430	13 500	249	**Kat. H. VIa.** Nr. 249, 250 und 257: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Vorder- und Hinterachse (letztere hinter der Feuerbüchse) sind Laufachsen, 4 ungekuppelte Längsfedern über Mittel- und Vorderachse, 1 Querfeder für die Hinterachse, Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender: Ellzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 938,60	9 010	12 920	250	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 538,60			257	
1 845	1 230	170,0	144,0	4 064	25,00	10,75	11,75	5,00	27,50	11,75	1 800	40 650,00	9 140	13 210	569	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00	8 720	12 630	570	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			571	
1 845	1 230	170,0	144,0	4 064	27,98	10,65	14,10	6,00	30,75	14,10	1 800	32 850,00	9 140	13 110	562	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 850,00	8 720	12 530	563	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 850,00			564	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 850,00			565	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	566	II. VIa.	**Bautzen** ⊕	Hartmann in Chemnitz.	1868	381	508	E. 15,0	1 177	3 468	180	40	45	5,77	78,47	84,24	0,91
	567	„	**Dahlen** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	568	„	**Althen** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	544	II. VIa.	**Amsterdam** ⊙	A. Borsig in Berlin.	1857	381	508	E. 15,0	1 151	3 468	182	40	45	5,59	79,34	84,93	0,91
	545	„	**Siegmar** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	546	„	**Triest** ⊙ ✕ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	547	„	**Borsig** ⊕	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	548	„	**Weser** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	549	„	**Ronneburg** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	550	„	**Schmölln** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	551	„	**Stein** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	552	„	**Görlitz** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
18	553	„	**Böhlen** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	554	„	**Posen** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	555	„	**Lindau** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	556	„	**Breitingen** ⊕	„ „ „	1865	381	508	E. 16,0	1 177	3 468	182	40	45	5,86	79,34	85,20	0,91
	557	„	**Mosel** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	558	„	**Fährbrücke** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	559	„	**Gustav Harkort** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	560	„	**Elberfeld** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	561	„	**Weimar** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	193	K. VIII.	**Amerika** †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1870	406	559	E. 13,0	1 230	3 690	187	40	45	7,41	86,74	94,15	1,32
	194	„	**Wartburg** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	195	„	**Worms** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
8	196	„	**Ems** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	197	„	**Moskau** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	198	„	**Madrid** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	199	„	**Warschau** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	200	„	**Kessler** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

Personenzug

	294	II. IIIb.	**Kamenz** †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1871	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,24	91,43	1,66
	295	„	**Spremberg** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	296	„	**Röhrsdorf** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	297	„	**Kottbus** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	298	„	**Senftenberg** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	299	„	**Lübben** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	300	„	**Sorau** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	301	„	**Pulsnitz** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	302	„	**Fünfhundert** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	303	„	**Krieg** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	304	„	**Sedan** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	305	„	**Wörth** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	306	„	**Kaiser** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	307	„	**Friede** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	308	„	**Marienbad** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	309	„	**Karlsbad** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	201	„	**Alsen**	„	1872	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	202	„	**Düppel**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	203	„	**Kissingen**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	204	„	**Meissen**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	206	„	**Dux**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	310	„	**Borna**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	311	„	**Frohburg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	312	„	**Lobstädt**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	313	„	**Geithain**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	314	„	**Regis** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	315	„	**Rochlitz**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	316	„	**Penig**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	317	„	**Wittgensdorf**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	318	„	**Narsdorf**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	319	„	**Limbach**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.					**Gewicht.**											
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)				Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die										
der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}608\ d^2.\ l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
1 845	1 230	170,0	144,0	4 064	27,98	10,65	14,10	6,00	30,75	14,10	1 800	32 850,00			566	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 850,00			567	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 850,00			568	**Kat. H. VI[a].** Nr. 569—571, 562—568 u. **H. VI[a].:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Vorderachse und Hinterachse (letztere hinter der Feuerbüchse) sind Laufachsen; Vorder- und Mittelachse haben über den Achsbüchsen liegende, durch Längenbalanciers verbundene Tragfedern, die Hinterachse hat eine Quertragfeder. Nr. 569—571 haben Stephenson'sche Steuerung mit Händel, Nr. 562—568 und 544—561 überdies Expansionsschieber mit besonderem Händel. Nr. 546 u. 569—571 haben Ventile zur Dampfentnahme für den Betrieb eines Pulsometers in Elsterwerda. Zugehörige Tender: Eilzugtender mit Kondensationseinrichtung Nr. 386—413; bei Nichtbenutzung der Kondensation alle Eilzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
1 845	1 230	170,0	144,0	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	40 650,00			544	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			545	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			546	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			547	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			548	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			549	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00	9 140	13 110	550	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00	8 720	12 530	551	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00			552	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00			553	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00			554	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 850,00			555	
1 845	1 230	170,0	144,0	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	40 650,00			556	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			557	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			558	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			559	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			560	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			561	
1 875	1 035	159,5	159,5	5 040	34,68	15,85	10,97	10,97	37,79	21,94	2 510	42 259,51			193	**Kat. K. VIII.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Die beiden Laufachsen sind in einem Drehgestelle mit 2 Längsfedern vereinigt. Die Kuppelachse liegt hinter der Feuerbüchse. Die Federn der gekuppelten Achsen liegen unter den Achsbüchsen und sind durch Längenbalanciers gekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Händel. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Eilzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	Beide Laufachsen zusammen.	"	"	"	"	"	42 259,51			194	
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			195	
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51	10 570	14 370	196	
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51	10 150	13 790	197	
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			198	
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			199	
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			200	

komotiven.

1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,42	11,86	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	42 000,00			294
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			295
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			296
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			297
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			298
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			299
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			300
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			301
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			302
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			303
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			304
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			305
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			306
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			307
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	9 620	13 850	308
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	8 990	12 970	309
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			201
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			202
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			203
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			204
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			206
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			310
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			311
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			312
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			313
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			314
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			315
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			316
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			317
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			318
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			319

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	320	II. III b.	Rötha	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,6
	321	„	Zwenkau*)	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	348	„	St. Privat	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	349	„	Gravelotte	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	350	„	Bitsch	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	351	„	Breisach †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	352	„	Colmar	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	353	„	Forbach †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	354	„	Villiers	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	355	„	Beaumont	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	356	„	Kehl	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	357	„	Pfalzburg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	383	„	Saarburg	„	1872	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,6
89	384	„	Weissenburg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	385	„	Genf	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	386	„	Thionville	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	387	„	Thann	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	388	„	Rosswein	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	389	„	Nassau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	390	„	Nossen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	391	„	Rosenthal	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	392	„	Wittenberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	393	„	Ulm	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	394	„	Brünn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	395	„	Pilsen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	396	„	Coburg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	397	„	Erfurt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	398	„	Dessau †	„	1873	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	399	„	Torgau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	400	„	Deutschland †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	401	„	Hörde †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	402	„	Witten †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	403	„	Bochum †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	404	„	Neuss †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	405	„	Gladbach †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	673	„	Montevideo	„	1874	406	559	E. 15,0	1 300	3 150	213	40	45	7,25	84,34	91,59	1,6
	674	„	Michigan	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	675	„	Schwanfild	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	676	„	Milwaukee	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	677	„	Caracas	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	678	„	Providence	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	679	„	Bogota	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	680	„	New-Haven ⨯	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	681	„	Rochester ⨯	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	682	„	Newark ⨯	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	683	„	Valparaiso	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	495	„	Bahia	„	1877	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,86	86,00	92,86	1,6
	496	„	Cuba	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	497	„	Havaña	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	498	„	Kansas	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	499	„	Kentucky	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	500	„	Memphis	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	501	„	Prairie †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	502	„	Quebec †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	503	„	Santiago †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	504	„	Tennessee †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	505	„	Utah †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	506	„	San Francisco	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	376	K. III b.	Ischl †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,6
	377	„	Essen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	378	„	Gastein †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	379	„	Ragatz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	380	„	Pfäffers †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	381	„	Wildbad †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	382	„	Genua †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

*) Führt vom 1. Januar 1883 an den Namen Pegau.

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
chsen und Räder.					Gewicht.											
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)				Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die										
der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2.\ l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,42	11,36	13,16	13,18	37,72	26,36	3 010	42 000,00			320	**Kat. H. IIIb.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse mit oben liegenden durch Querbalancier gekuppelten Federn; die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch Längenbalanciers verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Bei Nr. 673 bis 683 liegt die Vorderachse in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Die Tragfedern der Vorderachse liegen im Drehgestelle und sind durch einen Querbalancier vereinigt. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			321	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			348	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			349	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 850	350	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	8 990	12 970	351	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			352	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			353	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			354	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			355	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			356	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			357	
1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,02	11,41	12,88	12,88	37,17	25,76	3 010	42 000,00			383	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			384	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			385	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			386	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			387	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			388	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			389	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			390	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			391	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			392	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			393	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			394	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			395	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			396	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			397	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	9 620	13 930	398	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	8 990	13 050	399	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			400	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			401	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			402	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			403	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			404	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			405	
1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,70	12,54	12,72	12,72	38,00	25,46	3 190	50 520,00			673	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 520,00			674	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 520,00			675	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			676	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			677	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			678	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			679	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			680	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			681	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			682	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			683	
1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	31,78	12,02	11,99	11,99	36,00	23,98	3 010	28 143,00			495	**Kat. H. IIIb.** Nr. 495 bis 506: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Längsfedern über der Vorder- und unter der Treibachse, eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			496	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			497	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			498	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			499	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00	10 050	14 200	500	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63	9 420	13 320	501	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			502	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			503	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			504	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			505	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			506	
1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	31,20	11,45	11,55	11,55	34,55	23,10	3 010	42 180,54			376	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			377	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 930	378	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,54	8 990	13 050	379	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,54			380	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			381	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			382	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
21	421	K. III b.	Stolpen †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,8
	422	„	Neustadt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	423	„	Ebersbach †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	424	„	Eybau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	425	„	Colditz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	426	„	Bockau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	427	„	Dohna †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	428	„	Eibenstock †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	429	„	Geyer †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	430	„	Grünthal †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	431	„	Herrnhut †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	432	„	Kohren †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	433	„	Hartha †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	434	„	Brandis †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	406	Schw. III b.	Boston †	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1873	406	559	E. 14,5	1 300	3 152	213	40	45	7,18	84,39	91,57	1,8
	407	„	Chicago †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	408	„	Jackson	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	409	„	Montreal †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	410	„	Brooklyn †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	411	„	New-York	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	412	„	Philadelphia	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	413	„	Richmond †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	414	„	Washington	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	415	„	Cincinnati †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	435	„	Albany †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	436	„	Baltimore †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	437	„	Buffalo †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	438	„	Charleston	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	439	„	Cleveland †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	440	„	Detroit †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
32	441	„	St. Louis †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	442	„	Mobile †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	443	„	Louisville	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	444	„	New-Orleans †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	445	„	Ottawa †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	446	„	Pittsburg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	696	„	Madison ×	„	1875	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	205	40	45	7,02	83,95	90,97	1,8
	697	„	Maine ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	698	„	Merida ×	„	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	699	„	Margarita ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	700	„	Minnesota ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	701	„	Montana ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	702	„	Madeira ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	703	„	Maldonado ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	704	„	Martinique ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	705	„	Mendoza ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	480	IIsch. III b.	Alabama †	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,90	86,00	92,90	1,8
	481	„	Carolina	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	482	„	Dakota †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	483	„	Erie †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	484	„	Georgia	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	485	„	Halifax †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	486	„	Jersey †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
15	487	„	Kensington	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	488	„	Lima †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	489	„	Mexico	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	490	„	Mississippi †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	491	„	Missouri	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	492	„	Nevada †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	493	„	Ohio	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	494	„	Panama	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
	ısen und Räder.				**Gewicht.**							**Anschaffungskosten**	**Lokomotive nebst Tender.**			
	rchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen: durch die Vorder-Achse.	Mittel-Achse.	Hinter-Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}635\ d^2\ l\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} G$, wenn $Z > Z_1$	der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.			Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
60	1 035	170,0	170,0	3 800	33,29	10,81	12,89	12,89	36,59	25,78	3 010	48 229,53			421	**Kat. K. IIIb.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse mit oben liegenden durch einen Querbalancier gekuppelten Federn; die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch Längenbalanciers verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube, Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			422	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			423	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			424	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			425	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53	9 620	13 930	426	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52	8 990	13 050	427	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			428	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			429	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			430	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			431	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 000,00			432	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 000,00			433	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 180,53			434	
60	1 035	170,0	170,0	3 950	34,17	10,91	13,28	13,28	37,47	26,56	3 010	46 902,01			406	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			407	
	"	"	"	3 980	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			408	
	"	"	"	3 950	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			409	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			410	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			411	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			412	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			413	**Kat. Schw. IIIb.** Nr. 406—415 u. 435—446: Anordnung von Rahmen, Cylinder, Achsen, Federn, Steuerung, Apparat zum Fahren mit Gegendampf wie bei Kat. K. IIIb. Die Vorderachse liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			414	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01	9 950	14 070	415	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51	9 320	13 190	435	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			436	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			437	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 800,00			438	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			439	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			440	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			441	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			442	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 800,00			443	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			444	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			445	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			446	
60	1 035	170,0	170,0	4 330	34,10	11,35	13,28	13,28	37,91	26,56	3 010	55 500,00			696	**Kat. Schw. IIIb.** Nr. 696—705: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist; Längsfedern über der Vorder- und unter der Treibachse, eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			697	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			698	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			699	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00	10 060	14 250	700	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00	9 430	13 370	701	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			702	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			703	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			704	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			705	
60	1 035	170,0	170,0	4 330	31,99	11,96	12,10	11,78	35,79	23,83	3 010	28 709,51			480	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			481	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			482	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			483	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			484	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			485	**Kat. Hsch. IIIb.:** Wie bei Kat. H. IIIb. Nr. 495—506. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51	10 050	14 200	486	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00	9 420	13 320	487	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			488	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			489	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			490	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			491	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			492	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			493	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			494	

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Kategorien	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.									
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
																	Lokomotiven
1	H. III.		Saxonia	Hartmann in Chemnitz.	1854	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,28
2	„		Bavaria	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
3	„		Iris	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
4	„		Löwe	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
41	„		Jaguar	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
74	„		Mittweida	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
42	„		Biber	„ „ „	1855	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
43	„		Wallross	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
47	„		Drache	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
48	„		Altenburg	„ „ „	1855	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,28
49	„		Werdau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
75	„		Ostrau	„ „ „	1855	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,28
50	„		Plauen	„ „ „	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,28
51	„		Pleisse	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
52	„		Mulde	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
76	„		Stauchitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
77	„		Oberlichtenau	„ „ „	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,28
78	„		Ernstthal	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
229	„		Bastei	„ „ „	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,28
240	„		Lilienstein	„ „ „	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,28
241	„		Spree	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
242	„		Neisse	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
5	„		Hirsch	„ „ „	1857	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,28
6	„		Adler	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
10	„		Tiger	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
79	„		Erlau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
80	„		Lichtenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
81	„		St. Egidien	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
243	„		Atalante	„ „ „	1857	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,28
244	„		Pilluitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
245	„		Gravenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
246	„		Friedland	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
337	„		Hammerstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
82	„		Glauchau	„ „ „	1858	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,28
83	„		Schönburg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
84	„		Meerane	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
85	„		Hohenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
247	„		Mercur	„ „ „	1861	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,68	84,12	90,81	1,28
248	„		Uranus	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
85 258	„		Bodenbach	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
259	„		Venus	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
260	„		Tellus	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
261	„		Pallas ⚔	„ „ „	1863	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
262	„		Ceres ⚔	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
263	„		Vesta ⚔	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
338	„		Ehrenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
118	„		Treuen	„ „ „	1864	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,88	84,12	91,01	1,28
119	„		Lengenfeld	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
120	„		Auerbach	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
121	„		Falkenstein	„ „ „	1865	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
122	„		Oelsnitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
123	„		Schöneck	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
124	„		Adorf	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
125	„		Neukirchen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
126	„		Elster	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
127	„		Brambach	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
128	„		Franzensbad	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
129	„		Eger	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
130	„		Bayreuth	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
131	„		Amberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
132	„		Voigtland	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
133	„		Osterland	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
134	„		Landshut	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
135	„		Passau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
136	„		Linz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
hsen und Räder.					Gewicht.											
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			durch die Vorder- Achse.	Mittel- Achse.	Hinter- Achse.	im Ganzen.				Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			

schte Züge.

555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	41 400,00			1	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			2	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			3	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			4	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 500,00			41	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	40 500,00			74	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			42	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 500,00			43	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	43 500,00			47	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			48	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			49	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			75	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			50	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			51	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			52	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			76	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	43 500,00			77	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			78	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			229	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			240	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00	10 230	14 480	241	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00	9 420	13 300	242	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	43 661,10			5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 661,10			6	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	43 661,10			10	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			79	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			80	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			81	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			243	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			244	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			245	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			246	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	42 888,60			337	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	43 500,00			82	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			83	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			84	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			85	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 638,60			247	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			248	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			258	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			259	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			260	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			261	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			262	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			263	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 938,60			338	
555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,60	8,40	12,75	12,75	33,90	25,50	3 300	42 300,00			118	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			119	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			120	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			121	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			122	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			123	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			124	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			125	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	10 260	14 590	126	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 450	13 560	127	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			128	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			129	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			130	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			131	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			132	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			133	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			134	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			135	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			136	

Kat. H. III.: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Stephenson'sche Steuerung. Nr. 1—4, 10, 41, 42, 47—52, 118—136, 264 und 266—270 haben Dampfschlittenbremse, Nr. 271—280 Dampfklotzbremse, Nr. 43 hat Dampfbandbremse und Nr. 265 Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Längezwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	264	II. III.	**Odin**	Hartmann in Chemnitz.	1865	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,51	84,13	90,64	1,25
	265	„	**Thor**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	266	„	**Baldur**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	267	„	**Freia**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	268	„	**Iduna**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	339	„	**Mandau**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	269	„	**Atlas**	„ „ „	1866	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	270	„	**Vulcan**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	271	„	**Titan**	„ „ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	272	„	**Cyclop**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	273	„	**Amazone**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	274	„	**Carl der Grosse** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	275	„	**Centaur** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	276	„	**Gigant** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	277	„	**Triton** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	278	„	**Boreas** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	279	„	**Argo** †	„ „ „	1868	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	280	„	**Jason** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	340	„	**Hochwald**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7,03	84,13	91,16	1,25
	341	„	**Lausche**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
3	35	W. III.	**Phönix**	F. Wöhlert in Berlin.	1852	406	610	E. 16,0	1 180	4 289	180	40	45	7,08	97,04	104,12	1,32
	36	„	**Büffel**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	37	„	**Salamander**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
3	44	B. III.	**Leipzig**	A. Borsig in Berlin.	1855	406	610	E. 14,0	1 220	4 195	182	40	45	7,20	95,88	103,08	1,22
	45	„	**Zwickau**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	46	„	**Hof**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1	73	B. IIIa.	**Waldheim**	A. Borsig in Berlin.	1853	381	610	E. 16,0	1 190	3 076	198	40	45	7,61	76,56	84,17	1,27
2	225	W. IIIa.	**Breslau**	F. Wöhlert in Berlin.	1853	406	610	E. 16,0	1 295	3 207	183	40	45	6,84	73,77	80,61	1,22
	226	„	**Wöhlert**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1	228	H. IIIa.	**Eisenach**	Hartmann in Chemnitz.	1853	406	610	E. 14,5	1 220	3 131	185	40	45	6,47	72,81	79,28	1,18
29	584	K. III.	**Borsdorf** ⊕	E. Kessler in Esslingen.	1866	406	612	E. 15,0	1 180	4 260	180	40	45	7,22	96,39	103,61	1,11
	585	„	**Leisnig** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	586	„	**Deutschenbora** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	587	„	**Grossbothen** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	588	„	**Lichtenberg** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	589	„	**Grimma** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	590	„	**Tanndorf** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	591	„	**Sayda** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	592	„	**Grossenhain** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	593	„	**Zella** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	594	„	**Pest** ⊕	„ „ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	595	„	**Priestewitz** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	596	„	**Coswig** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	597	„	**Mannheim** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	598	„	**Dortmund** ⊕	„ „ „	1868	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	599	„	**Minden** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	600	„	**Gotha** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	601	„	**Aachen** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	602	„	**Giessen** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	603	„	**Ortrand** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
hsen und Räder.					**Gewicht.**											
arehmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}765\ d^2.\ l.\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{n} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.				Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,00	8,70	12,30	12,30	33,30	24,60	2 720	45 146,55			264	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	45 146,55			265	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,50			266	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,00			267	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,00			268	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 938,60			339	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 303,55			269	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 278,10			270	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70			271	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70	10 260	14 590	272	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30	9 450	13 560	273	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			274	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			275	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			276	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			277	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			278	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 646,60			279	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 646,60			280	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 751,35			340	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 751,35			341	**Kat. W. III.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. H. III. Von den 4 Längsfedern liegen 2 über den Vorderachsbüchsen, 2 zwischen den Treib- und Kuppelachsbüchsen in einer Weise, dass die Wirkung jeder dieser beiden Federn durch einen Balancier auf 2 Achsbüchsen übertragen wird. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfklotzbremse. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
555	1 035	144,0	136,0	3 270	26,00	6,45	11,40	11,40	29,25	22,80	2 720	39 150,00	10 030	14 270	35	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	39 150,00	9 400	13 390	36	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 150,00			37	
555	1 035	170,0	140,0	3 295	28,71	5,80	13,30	13,30	32,40	26,60	3 300	42 633,97	10 090	14 250	44	**Kat. B. III.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen und Federn wie bei Kat. H. III. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfbandbremse bei Nr. 44. Dampfschuhbremse bei Nr. 45 und 46. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 633,97	9 460	13 370	45	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 633,96			46	
555	1 035	157,0	157,0	4 110	25,10	9,00	9,40	9,40	27,80	18,80	2 390	42 300,00	9 700	13 670	73	**Kat. B. III$_a$., W. III$_a$.** und **H. III$_a$.** Nr. 73, 225, 226, 228: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Achsen, bei Nr. 73 auch Federn und Steuerung wie bei Kat. B. VI.; Nr. 225 u. 226 Federn wie bei Schl. III; Steuerung nach Gooch mit Händel. Nr. 228 hat Längsfedern über der Vorderachse, 2 dergleichen tiefliegende zwischen Treib- u. Kuppelachse. Die Wirkung der letzteren Federn wird auf 4 gleicharmigen über den Achsbüchsen liegenden Längenbalanciers übertragen. Steuerung nach Stephenson mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
525	1 035	160,0	122,0	4 020	24,00	11,00	8,40	8,40	27,60	16,80	2 770	42 357,40	9 070	12 790	225	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 357,40	9 570	13 870	226	
540	1 035	145,0	129,0	4 000	23,50	11,30	7,45	7,45	26,10	14,90	2 480	42 382,85	8 910	12 970	228	
535	1 035	165,0	135,0	3 345	31,89	8,49	13,37	13,37	35,23	26,74	3 550	39 186,05			584	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 186,05			585	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			586	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 186,05			587	**Kat. K. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Nr. 584—603 mit Dampfschlittenbremse; Stephenson'sche Steuerung bei Nr. 584—603 und 609—612 mit Händel und bei Nr. 604—608 mit Schraube. Nr. 604—612 mit Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: zu Nr. 584—600, 602 und 603 die Personen- und Güterzugtender mit Kondensationseinrichtung Nr. 441—472 (s. auch Kat. K. V.); bei Nichtbenutzung der Kondensation zu Nr. 584—600, 602, 603, sowie zu Nr. 601 und 604—612 alle Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			588	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			589	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			590	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			591	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 186,05			592	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 186,05	10 040	14 160	593	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05	9 410	13 280	594	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 186,05			595	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 186,05			596	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 186,06			597	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 186,06			598	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 186,06			599	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 186,06			600	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 186,06			601	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 186,06			602	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06			603	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	604	K. III.	**Moldau** †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,18	94,24	101,42	1,11
	605	„	**Ruhland** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	606	„	**Kohlfurt** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	607	„	**Triebisch** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	608	„	**Esslingen** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	609	„	**Lohmen**	„	1875	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,16	94,24	101,40	1,11
	610	„	**Gmunden**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	611	„	**Gratz**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	612	„	**Miltitz**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	663	Schi. III.	**Heidelberg**	Schichau in Elbing.	1875	432	559	E. 14,0	1 330	4 100	177	45	50	7,00	102,61	109,61	1,51
	664	„	**Cassel**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	665	„	**Falkenau**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
8	666	„	**Frankenstein**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	667	„	**Wolfsgefärth**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	668	„	**Weischlitz**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	669	„	**Berga**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	670	„	**Elsterberg**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	25	H. VII.	**Euler**	Hartmann in Chemnitz.	1868	406	559	St. 10,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	181	„	**Mariotte**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	281	„	**Abrah. G. Werner**	„ „ „	1868	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	282	„	**Heinr. Cotta**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	283	„	**Wittekind**	„ „ „	1869	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	284	„	**Friedrich der Weise**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	285	„	**Kurfürst Moritz**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	286	„	**August der Starke**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	655	„	**Keppler**	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 14,8	1 280	3 750	182	40	45	6,91	85,79	92,70	1,24
	656	„	**Watt** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
22	657	„	**Fulton** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	658	„	**Leibnitz**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	659	„	**Siegfried** ⚔	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	684	„	**Breithaupt** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	685	„	**Humboldt** ⚔	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	686	„	**Bernoulli**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	687	„	**Liebig** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	660	„	**Schill**	„	1875	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	661	„	**Volta**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	662	„	**Blücher**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	671	„	**Hengist**	„	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	672	„	**Horsa**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	182	Schw. VII.	**Otto der Reiche**	Schwartzkopff in Berlin.	1869	420	559	St. 10,0	1 305	3 810	184	40	45	6,89	88,12	94,81	1,16
	183	„	**Friedr. der Streitbare**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	184	„	**Albrecht d. Beherzte** ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	185	„	**Luther**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
10	186	„	**Stephenson**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	187	„	**G. E. Lessing**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	188	„	**Haus Wettin** ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	189	„	**Herschel** ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	190	„	**Melanchthon** ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	191	„	**Barb. Uttmann** ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

Last

	60	H. V.	**Reichenbach**	Hartmann in Chemnitz.	1859	457	610	E. 16,0	1 278	4 202	197	40	45	7,78	104,05	111,83	1,28
	61	„	**Hamburg**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	62	„	**Magdeburg**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	63	„	**Gebhardsberg**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	90	„	**Nürnberg**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	91	„	**Reuth**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	92	„	**Bremen**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	93	„	**Frankfurt**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	94	„	**Crimmitschau**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	95	„	**Bamberg**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
sen und Räder.				Gewicht.											
ehmesser	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)				Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen										
					durch die										
s. der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{n} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
Millimeter.			Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
5 1 035	165,0	135,0	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	55 386,06			604	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06			605	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06			606	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06	10 040	14 160	607	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06	9 410	13 280	608	
5 1 035	165,0	135,0	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	37 500,00			609	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 500,00			610	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 500,00			611	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 500,00			612	
5 1 020	178,0	159,0	3 295	30,86	9,22	12,71	12,71	34,64	25,42	3 690	47 700,00			663	**Kat. Schl. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern liegen 2 über den Laufachsbüchsen, die übrigen unter den Treib- und Kuppelachsbüchsen, verbunden durch Längenbalanciers. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			664	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			665	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00	10 440	14 680	666	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00	9 810	13 800	667	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			668	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			669	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			670	
0 —	170,0	—	2 600	25,08	14,12	—	14,47	28,59	28,59	3 380	37 500,00	9 380	13 890	25	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 500,00	8 750	13 010	181	
0 —	170,0	—	2 600	24,48	13,86	—	14,22	28,08	28,08	3 380	37 666,45			281	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 681,65			282	
5 —	170,0	—	2 600	25,05	14,33	—	14,32	28,65	28,65	3 020	36 000,00	9 590	14 100	283	**Kat. H. VII.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die 2 gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse. Die Federn sind ungekuppelt und liegen bei Nr. 25, 181, 281—286 über und bei Nr. 655—662, 671, 672 und 684—687 unter den Achsbüchsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 25, 181, 283—286; mit Schraube bei Nr. 281 und 282. Allan'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 655—662, 671, 672 und 684—687. Apparat zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 281—286, 655—662, 671, 672, 685 und 687. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 000,00	8 960	13 220	284	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 000,00			285	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 000,00			286	
0 —	170,0	—	2 600	25,69	14,74	—	14,53	29,29	29,29	3 580	58 500,00			655	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 713,34			656	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 713,34			657	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			658	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			659	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 513,34			684	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 300,00	9 380	13 890	685	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 300,00	8 750	13 010	686	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 513,34			687	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			660	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			661	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			662	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	44 000,00			671	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	44 000,00			672	
5 —	170,0	—	2 590	24,10	14,50	—	13,30	27,80	27,80	3 230	37 500,00			182	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			183	**Kat. Schw. VII.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei H. VII. Von den 4 unter den Achsbüchsen liegenden Federn sind die beiden der Hinterachse durch einen Querbalancier verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			184	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			185	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00	9 220	13 790	186	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00	8 590	12 910	187	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			188	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			189	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	38 904,00			190	
—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	38 904,00			191	

otiven.

0 —	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	51 600,00			60	
—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			61	
—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			62	
—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			63	
—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00	10 010	14 720	90	
—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00	9 380	13 840	91	
—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			92	
—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			93	
—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			94	
—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			95	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	7	II. V.	Falke	Hartmann in Chemnitz.	1861	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,1
	8	"	Schwan	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	9	"	Bär	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	103	"	Regensburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	104	"	Salzburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	251	"	Granaten	" " "	1861	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,1
	252	"	Edle Krone	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	253	"	Silberblick	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	105	"	Innsbruck	" " "	1862	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,1
	106	"	Augsburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	107	"	Würzburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	254	"	Himmelfahrt	" " "	1862	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,1
	255	"	Goldne Pforte	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	256	"	Freudenstein	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	138	"	Neumark	" " "	1865	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,79	104,23	112,02	1,1
	139	"	Netzschkau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	140	"	Herlasgrün	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	141	"	Heidelspitz	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	142	"	Mehltheuer	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	143	"	Abendberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	144	"	Bellalp	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	151	"	Bellhorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	152	"	Birghorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	154	"	Bötzberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	155	"	Stockhorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	156	"	Bundalp	" " "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	158	"	Breithorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	159	"	Klausen	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	162	"	Dündengrat	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	137	"	Sulzfluh	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	150	"	Feehorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	153	"	Mont Collon	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	157	"	Franzenshöhe	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	160	"	Fornopass	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	161	"	Sattelhorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	177	"	Contoberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	178	"	Glyshorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	179	"	Untersberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	180	"	Sustenhorn	" " "	1869	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	192	"	Mönch	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	199	40	45	7,88	105,29	113,17	1,1
103	287	"	Taunus	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	288	"	Semmering	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	289	"	Gotthard	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	290	"	Simplon	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	291	"	Spliigen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	292	"	Jungfrau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	293	"	Spessart	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	207	"	Pöhlberg	"	1871	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	208	"	Pabststein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	212	"	Landskrone	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	461	"	Aetna	"	1875	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04	1,1
	462	"	Dolomit	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	463	"	Faulhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	464	"	Hochjoch	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	465	"	Julier	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	466	"	Leopoldsberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	467	"	Matterhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	468	"	Ortler	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	469	"	Finstermünz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	470	"	Niederwald	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	471	"	Rheinstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	472	"	Rosstrappe	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	473	"	Waldspitz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	474	"	Vesuv	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	708	"	Heiligenberg	"	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04	1,1
	709	"	Jeschken	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	710	"	Inselsberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	711	"	Rabenkopf	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	712	"	Valtenberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	507	H. V.	**Bernkogel**	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,98	106,85	114,83	1,41
	508	„	**Fuchsberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	509	„	**Grossglockner**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	510	„	**Kaiserkrone**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	511	„	**Monte Baldo**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	512	„	**Monte Cristallo**	„	1877	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	513	„	**Rheinfels**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	210	„	**Tausend**	„	1878	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86	1,41
	211	„	**Fichtelberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	332	„	**Montblanc**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	333	„	**Wellhorn**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	334	„	**Sentis**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	335	„	**Eiger**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	358	„	**Auersberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	359	„	**Colmberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	360	„	**Kahlenberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	361	„	**Greifenstein**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	362	„	**Katzenstein**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	363	„	**Sandberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	227	„	**Keilberg**	„	1882	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86	1,41
	613	„	**Waldstein**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	617	„	**Titlis**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	620	„	**Silberhorn**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	626	„	**Aarjoch**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	322	Schw. V.	**Pilatus**	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1871	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41
	323	„	**Furka**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	324	„	**Harz**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	325	„	**Monte Rosa**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	326	„	**Wetterhorn**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	327	„	**Bernina**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	328	„	**Schreckhorn**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	329	„	**Zermatt**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	330	„	**Tödi**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	331	„	**Grimsel**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	369	„	**Rothhorn** ×	„	1872	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41
	370	„	**Burgberg** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	371	„	**Wendelstein** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	372	„	**Borsberg** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	373	„	**Scheibenberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	374	„	**Gemmi** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
35	375	„	**Watzmann**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	416	„	**Albis**	„	1873	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	417	„	**Winterberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	418	„	**Drachenfels**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	419	„	**Brocken**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	447	„	**Rolandseck**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	448	„	**Loreley**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	449	„	**Gaisberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	450	„	**Hirtstein**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	451	„	**Arlberg**	„	1874	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41
	452	„	**Brenner**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	453	„	**Donnersberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	454	„	**Eifel**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	455	„	**Forstenberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	456	„	**Grenzhorn**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	457	„	**Hohe Salve**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	458	„	**Hohe Göll**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	459	„	**Karst**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	460	„	**Martinswand**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	516	K. V.	**Arnberg** ⊙	E. Kessler in Esslingen.	1868	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	197	40	45	7,70	108,46	116,16	1,39
	517	„	**Balmhorn** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	518	„	**Beatenberg** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	519	„	**Hasliberg** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	514	„	**St. Bernhard** ⊙	„ „ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	515	„	**Dachstein** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	520	„	**Bieberstein** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	521	„	**Blümlisalp** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
hsen und Räder.					Gewicht.											
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die			im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.				der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
390	—	170,0	—	3 400	34,50	13,90	12,55	12,55	39,00	39,00	4 670	28 143,00			507	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	28 143,00			508	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	28 143,00			509	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	28 143,00			510	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	28 143,00			511	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	28 143,00			512	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	28 143,00			513	
390	—	170,0	—	3 400	34,50	13,90	12,55	12,55	39,00	39,00	4 670	45 000,00			210	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			211	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			332	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			333	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00	10 360	14 970	334	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00	9 730	14 090	335	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			358	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			359	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			360	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			361	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			362	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 000,00			363	
390	—	170,0	—	3 400	34,85	13,85	12,75	12,75	39,35	39,35	4 670	30 400,00			227	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 400,00			613	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 400,00			617	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 400,00			620	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 400,00			626	
390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,50	12,40	12,40	37,30	37,30	4 670	45 258,75			322	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 258,75			323	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 258,75			324	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 258,75			325	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 312,30			326	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 312,30			327	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 312,30			328	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 312,30			329	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 312,30			330	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	45 312,30			331	
390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,50	12,40	12,40	37,30	37,30	4 670	46 391,30	10 110	14 820	369	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 391,30	9 480	13 940	370	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 416,75			371	**Kat. Schw. V.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen, Federn, Bremse etc. wie bei Nr. 192 der Kat. H. V. Bei Nr. 322 bis 331 Gooch'sche Steuerung mit Schraube; bei Nr. 369—375, 416—419 und 447—460 Allan'sche Steuerung mit Schraube. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 416,75			372	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 416,75			373	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 416,75			374	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 456,80			375	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 692,50			416	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 692,50			417	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 692,50			418	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 692,50			419	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	50 700,00			447	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	50 700,00			448	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	50 700,00			449	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	50 700,00			450	
390	—	159,5	—	3 350	33,75	12,30	12,80	12,80	37,90	37,90	4 670	56 756,65			451	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,65			452	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,60			453	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,65			454	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,65	10 310	14 820	455	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,65	9 680	13 940	456	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,65			457	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,65			458	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,65			459	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,50			460	
180	—	165,0	—	3 330	34,80	12,25	13,35	13,35	38,95	38,95	4 170	49 050,00			516	**Kat. K. V.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind 4 durch Längenbalanciers gekuppelt und zwar bei Nr. 514—525 Mittel- mit Hinterachsfedern, bei Nr. 526—529 Mittel- mit Vorderachsfedern. Ferner haben Nr. 514—525 Stephenson'sche Steuerung
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 000	49 050,00			517	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	49 050,00			518	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 170	49 050,00	10 300	14 730	519	
,,	—	181,0	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 000	44 400,00	9 670	13 850	514	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 170	44 400,00			515	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 000	44 400,00			520	
,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	44 400,00			521	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche. (Quadratmeter.)
16	522	K. V	Kynast ⊙	E. Kessler in Esslingen.	1869	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	197	40	45	7,70	108,46	116,16	1,36
	523	,,	Plassenstein ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	524	,,	Daubenhorn ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	525	,,	Distelalp ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	526	,,	Thorstein	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	213	40	45	8,24	117,27	125,51	1,44
	527	,,	Kesselberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	528	,,	Dorenberg	,,	1873	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	529	,,	Zwiselalp	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
8	530	Sigl V	Tauern	G. Sigl in Wien.	1874	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,35	113,42	121,77	1,52
	531	,,	Engelhorn	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	532	,,	Axenstein	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	533	,,	Grindelwald	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	534	,,	Etzelstock	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	535	,,	Hohenstaufen	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	536	,,	Mont Cenis	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	537	,,	Rigi	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
11	475	Hsch. V.	Badelwand	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,09	106,85	114,84	1,41
	476	,,	Kyffhäuser	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	477	,,	Gotzenalp	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	478	,,	Schwarzwald	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	479	,,	Odenwald	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	538	,,	Finsteraarhorn	,,	1876	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,05	113,42	121,47	1,52
	539	,,	Galmihorn	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	540	,,	Zugspitz	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	541	,,	Glärnisch	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	542	,,	Burgenstein	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	543	,,	Doldenhorn	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
4	231	H. Va.	Glückauf ✕	Hartmann in Chemnitz	1855	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,68	84,47	91,15	1,25
	232	,,	Richard ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	233	,,	Tharandt ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	234	,,	Neue Hoffnung	,, ,, ,,	1863	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,57	84,47	91,04	1,25

Divers

6	88	H. I. T.	Würschnitz	Hartmann in Chemnitz.	1857	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,98
	86	,,	Gössnitz	,, ,, ,,	1858	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	87	,,	Schönbörnchen	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	89	,,	Lugau	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	637	,,	Greiz ✕	,, ,, ,,	1865	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,98
	638	,,	Brunn	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
1	336	C. I.	Zittau	Cockerill in Seraing resp. Egesdorff in Linden und eigene Werkstatt.	1847/1869	355	559	E. 12,0	1 040	3 939	117	45	50	5,25	65,17	70,42	0,90
5	26	H. II. T	Luchs ✕ ⎍	Hartmann in Chemnitz.	1851	381	610	E. 12,0	1 040	4 013	139	40	45	5,82	70,12	75,95	1,05
	27	,,	Wolf	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	28	,,	Hyäne ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	29	,,	Eber	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	33	,,	Casuar	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	38	B. II.	Delphin	A. Borsig in Berlin.	1852	381	610	E. 14,0	1 072	4 167	148	40	45	6,08	74,90	80,98	1,18
	39	,,	Vampyr	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
	sen und Räder.				Gewicht.							Anschaffungskosten	Lokomotive nebst Tender.			
	Durchmesser	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder- Achse.	Mittel- Achse.	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}650\ d^2.l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} G$, wenn $Z > Z_1$	der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.													
	Millimeter.			Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
30	—	181,0	—	3 330	34,30	12,25	13,35	13,35	38,95	38,95	5 000	44 400,00			522	mit Händel und Dampfschlittenbremse, hingegen Nr. 526—529 Stephenson'sche Steuerung mit Schraube und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: zu Nr. 514 bis 525 die Personen- und Güterzugtender mit Kondensationseinrichtung Nr. 441 bis 472 (s. auch Kat. K. III.); bei Nichtbenutzung der Kondensation zu Nr. 514 bis 525, sowie zu Nr. 526—529 alle Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	4 170	44 400,00	10 300	14 730	523	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	5 000	44 400,00	9 670	13 850	524	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	4 170	44 400,00			525	
30	—	181,0	—	3 330	33,50	11,16	13,17	13,17	37,50	37,50	5 000	43 350,00			526	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,00	10 390	14 810	527	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,00	9 720	13 900	528	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,00			529	
30	—	181,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	46 500,00			530	**Kat. Sigl V.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. K. V. Längsfedern der Treib- und hinteren Kuppelachse liegen unten und sind durch Längenbalanciers verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf und Dampfklotzbremse. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			531	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			532	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00	10 390	14 810	533	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00	9 720	13 900	534	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			535	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			536	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			537	
30	—	170,0	—	3 400	35,00	13,30	12,80	12,80	38,90	38,90	4 710	30 600,00			475	**Kat. Hsch. V.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. K. V. Die Längsfedern, welche zwischen der Treib- und hinteren Kuppelachse durch Längenbalanciers verbunden sind, liegen unter den Achsbüchsen. Nr. 475—479 Allan'sche Steuerung mit Schraube und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Nr. 538—543 Stephenson'sche Steuerung mit Schraube. Sämmtlich mit Dampfklotzbremse. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00	10 360	14 970	476	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00	9 730	14 090	477	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00			478	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00			479	
30	—	180,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	29 325,00			538	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			539	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00	10 440	14 880	540	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00	9 810	14 000	541	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			542	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			543	
90	—	159,5	—	3 050	23,65	8,73	8,89	8,78	26,40	26,40	2 680	42 300,00	9 990	14 430	231	**Kat. H. Va.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. H. V. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Die 6 Längsfedern sind nicht gekuppelt. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			232	
	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 360	13 550	233	
90	—	159,5	—	3 050	25,00	9,30	9,30	9,15	27,75	27,75	2 680	45 000,00			234	

Lokomotiven.

70	1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	1 860	43 500,00			88	**Kat. H. I. T.** und **C. I.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Federn sind die der gekuppelten Achsen durch Längenbalanciers verbunden, ausgenommen bei Nr. 336 mit durchaus ungekuppelten Federn. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Bei Nr. 86 bis 89 Schraubenbremse, bei Nr. 637 und 638 ausser Schraubenbremse an den Hinterrädern auch Dampfschlittenbremse. Wasserbehälter von 2,22 cbm und Kohlenraum von 1,20 cbm Inhalt. Zugehöriger Tender: zu Nr. 336 Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 020	43 500,00	3 200	9 150	86	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			87	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			89	
70	1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	2 170	47 148,00			637	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 148,00	3 200	8 990	638	
60	1 050	152,0	140,0	3 145	23,94	6,52	9,78	9,52	26,14	19,61	2 320	44 094,00	9 910	13 940	336	
													9 280	13 060		
55	1 035	159,5	140,0	3 300	25,72	6,52	12,81	12,81	32,15	25,62	1 910	40 007,78			26	**Kat. H. II. T.** und **B. II.** Nr. 38 und 39 Rahmen und Steuerung liegen innen die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Bei Nr. 26—29 und 33 Wasserbehälter von 2,83 cbm und Kohlenraum von 1,20 cbm Inhalt. Schraubenbremse auf die Hinterräder wirkend, Nr. 26 und 28 ausserdem Heberleinbremse. Bei Nr. 38 und 39 Dampfschlittenbremse. Zugehörige Tender: zu Nr. 38 und 39 Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 700,00			27	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 007,78	3 300	8 940	28	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 700,00			29	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 700,00			33	
55	1 035	157,0	143,0	3 280	23,75	5,80	10,60	10,60	27,00	21,20	2 390	34 781,00	9 910	14 030	38	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 781,00	9 280	13 150	39	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke. (Millimeter.)	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.
8	618	B. II.	**Kötzschenbroda** ⊙	A. Borsig in Berlin.	1856	381	610	E. 11,5	1 072	4 198	143	40	45	5,04	75,41	80,45	0,98
	621	„	**Basel** ⊙	„ „ „	1858	381	610	E. 12,0	1 072	4 198	143	40	45	5,08	75,46	80,54	0,99
	622	„	**Röderau** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	623	„	**Oder** ⊙	„ „ „	1859	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	624	„	**Oederan** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	625	„	**Neckar**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
2	632	B. II. T.	**Stollen**	A. Borsig in Berlin.	1854	381	610	E. 13,0	1 072	3 465	143	40	45	4,78	62,28	67,06	0,91
	634	„	**Leder**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
16	639	II. IIIb. T.	**Stahl**	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1875	415	559	E. 12,5	1 150	3 165	176	40	45	6,55	70,02	76,57	1,27
	640	„	**Granit**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	641	„	**Marmor**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	642	„	**Gold**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	643	„	**Kobalt**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	644	„	**Nickel**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	645	„	**Arsen**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	646	„	**Basalt**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	647	„	**Silber**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	648	„	**Kalk**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	649	„	**Albit**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	650	„	**Epidot**	„	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	651	„	**Topas**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	652	„	**Felsit**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	653	„	**Demant**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	654	„	**Korund**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
6	690	Schw. IIIb. T.	**Alabaster**	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft Schwartzkopff) in Berlin.	1874	420	559	E. 11,0	1 129	3 165	156	45	50	6,13	69,81	75,94	1,29
	691	„	**Granat**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	692	„	**Saphir** ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	693	„	**Onyx** ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	694	„	**Opal** ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	695	„	**Jaspis** ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
20	54	II. IV.	**Hundert**	Hartmann in Chemnitz.	1858	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
	55	„	**Wiesenburg**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	56	„	**Hartenstein**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	57	„	**Aue**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	109	„	**London**	„ „ „	1863	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	110	„	**Annaberg** ✕	„ „ „	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
	111	„	**Buchholz**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	113	„	**Augustusburg** ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	114	„	**Scharfenstein**	„ „ „	1865	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	115	„	**Waldkirchen** ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	116	„	**Wolkenstein** ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	117	„	**Flöha** ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	175	„	**Wiesa**	„ „ „	1867	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
	176	„	**Cainsdorf** ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	342	„	**Hilbersdorf**	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	381	559	E. 16,0	1 192	3 992	165	40	45	6,10	82,80	88,90	1,13
	343	„	**Komotau**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	344	„	**Schlettau**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	345	„	**Wilkau**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	346	„	**Saatz**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	347	„	**Weipert**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
chsen und Räder.					Gewicht.								Lokomotive nebst Tender.			
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)				Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die										
der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{n} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
1 380	1 035	144,0	117,0	3 350	23,52	6,28	10,15	10,15	26,58	20,30	2 310	38 850,00			618	**Kat. B. II.** Nr. 618 und 621 bis 625: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse. Bei der Vorderachse als Laufachse, liegen die Tragfedern über den Achsbüchsen. Für die Treib- und Kuppelachse sind 2 Längsfedern angeordnet, die durch darüber liegende Balanciers auf die Achsbüchsen drücken. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender Nr. 415—417, 423, 425, 430 und 431.
1 380	1 035	144,0	117,0	3 350	23,52	6,28	10,15	10,15	26,58	20,30	2 310	41 100,00			621	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00	9 400	14 000	622	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			623	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			624	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			625	
1 380	1 035	144,0	128,0	3 840	26,00	11,50	11,50	6,00	29,00	23,00	2 690	35 700,00			632	**Kat. B. II. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die Vorderachse ist Kuppelachse. Die Längsfedern der Treibachsen sind gekuppelt und liegen über den Achsbüchsen. Die hinter der Feuerbüchse liegende feste Laufachse hat eine oben liegende Querfeder. Schraubenklotzbremse auf die Laufräder wirkend. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter von $4_{,00}$ cbm und Kohlenraum von $1_{,20}$ cbm Inhalt.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35 700,00	3 840	8 730	634	
1 390	925	180,0	157,0	4 026	31,23	14,63	14,63	9,42	38,68	29,26	3 740	51 900,00			639	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			640	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			641	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			642	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			643	**Kat. H. IIIb. T.** u. **Schw. IIIb. T.:** Rahmen u. Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; von den 2 gekuppelten Achsen ist die vordere Kuppelachse. Die hinter der Feuerbüchse liegende Laufachse hat verschiebbare Achsbüchsen mit oben liegender Querfeder, mit Ausnahme von Nr. 653, wo die Laufachse um einen Zapfen über ihrer Mitte drehbar ist. Die Federn der Treibachsen sind durch Längenbalanciers gekuppelt und liegen unter den Achsbüchsen. Klotzbremse auf die Mittelräder, bei H. IIIb. T. durch Kniehebel, bei Schw. IIIb. T. durch Schraube wirkend. Allan'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter von $3_{,60}$ cbm und Kohlenraum von $1_{,50}$ cbm Inhalt.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			644	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00	4 026	8 570	645	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			646	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			647	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			648	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			649	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			650	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			651	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			652	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			653	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00	4 026	8 655	654	
1 390	925	170,0	157,0	4 025	29,60	13,80	13,80	9,40	37,00	27,60	3 830	46 800,00			690	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			691	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00	4 025	8 610	692	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			693	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			694	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			695	
1 390	805	159,5	140,0	3 575	29,00	7,70	12,20	12,20	32,10	24,40	2 980	42 600,00			54	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			55	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	10 170	14 100	56	**Kat. H. IV.** u. **H. IV. T.** Nr. 53, 58, 59 u. 108: Die Rahmen liegen innen, die horizontalen, zwischen Kuppel- (Mittel-) Achse und Laufachse angeordneten Cylinder, sowie die Steuerung aussen; sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und in einem Drehgestelle gelagert, dessen Drehpunkt über Vorderachsmittel liegt. Die über den Achsbüchsen liegenden Federn sind bei der Vorderachse durch einen Querbalancier, bei der Treib- und Kuppelachse durch Längsbalanciers verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 53—59, 108—111, 113—117, 175, 176. Allan'sche Steuerung mit Schraube bei Nr. 342—347. Schraubenklotzbremse bei Nr. 53; Schraubenklotz- u. Dampfschlittenbremse bei Nr. 58, 59 u. 108; Dampfschlittenbremse bei Nr. 110, 111, 113—117, 175 u. 176; Dampfklotzbremse u. Apparat zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 342-347. Wasserbehälter bei Nr. 53 von $2_{,22}$ cbm, bei Nr. 58, 59 u. 108 von
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	9 540	13 220	57	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			109	
1 390	805	159,5	140,0	3 575	31,00	8,00	13,00	13,00	34,00	26,00	2 980	43 950,00			110	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			111	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			113	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00	10 320	14 250	114	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			115	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00	9 690	13 370	116	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			117	
1 390	805	159,5	140,0	3 575	31,00	8,40	12,80	12,80	34,00	25,60	2 980	43 950,00			175	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			176	
1 390	805	159,5	140,0	3 575	32,37	8,38	13,57	13,57	35,52	27,14	2 980	40 800,00			342	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00			343	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00	10 320	14 330	344	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00	9 690	13 450	345	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00			346	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00			347	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche. (Quadratmeter.)
5	53	II. IV. T.	Schwarzenberg ✕	Hartmann in Chemnitz.	1856	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,52	72,94	78,46	0,86
	58	,,	Schneeberg ✕	,, ,, ,,	1859	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
	59	,,	Neustädtel ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	108	,,	Hercules ✕	,, ,, ,,	1862	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
	112	,,	Wildeck	,, ,, ,,	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
5	235	II. VIII. T.	Döhlen ✕ ⎍	Hartmann in Chemnitz.	1857	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,43	39,74	43,17	0,68
	236	,,	Windberg ✕ ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	237	,,	Hainsberg ✕ ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	238	,,	Freiberg ✕ ⎍	,, ,, ,,	1858	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	239	,,	Burgk ✕ ⎍	,, ,, ,,	1866	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,81	39,74	43,55	0,68
31	364	II. V. T.	Knappe	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,46	95,39	101,85	1,36
	365	,,	Schacht ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	366	,,	Wetter	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	367	,,	Hunt	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	368	,,	Tiefbau	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	16	,,	Kohle	,,	1873	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,61	95,39	102,20	1,36
	17	,,	Adhäsion	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	23	,,	Kraft	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	24	,,	Leistung	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	64	,,	Eisen	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	65	,,	Kaue	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	69	,,	Fahrt	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	213	,,	Morgengang	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	420	,,	Schlägel	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	218	,,	Bohrer	,,	1874	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,36
	219	,,	Rolle	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	221	,,	Meisel	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	223	,,	Seil	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	224	,,	Haspel	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	18	,,	Compass	,,	1877	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,42
	19	,,	Magnet	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	20	,,	Kobold	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	21	,,	Gnom	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	70	,,	Arbeit ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	71	,,	Gestänge ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	72	,,	Basis	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	220	,,	Dynamit	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	627	,,	Steiger ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	635	,,	Glocke ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	636	,,	Halde ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	616	,,	Berggeist ✕	,,	1878	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
4	628	W. VII. T.	Grube	F. Wöhlert in Berlin.	1874	355	530	E. 13,0	1 191	3 465	139	40	45	5,69	60,54	66,23	0,97
	629	,,	Kunst	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	630	,,	Blende	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	631	,,	Curve	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.					**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)				Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die										
der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{D_{qcm} \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
1 390	805	159,5	140,0	3 575	27,80	5,80	13,35	13,35	32,50	26,70	2 980	45 600,00			53	$1_{,82}$ cbm. Kohlenraum bei denselben von $1_{,20}$ cbm Inhalt. Zugehörige Tender: zu Nr. 54 bis 57, 109—111, 113—117, 175, 176 und 342 bis 347 Personen- u. Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
1 390	805	159,5	140,0	3 575	30,00	6,67	14,89	14,89	36,45	29,78	2 980	46 560,00	3 575	8 890	58	
"	805	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 560,00			59	
1 390	805	159,5	140,0	3 575	29,30	7,10	13,45	13,45	34,00	26,90	2 980	46 500,00	3 575	9 150	108	
1 390	805	159,5	140,0	5 500	37,60	9,95	K. $12_{,15}$ T. $12_{,15}$	9,65	43,90	24,30	2 980	51 556,32	5 500	9 800	112	**Kat. H. IV. T.** Nr. 112: Früher Kat. H. IV. ist umgebaut in 4achsige Tenderlokomotive, die Rahmen liegen innen, die zwischen Kuppel- u. vorderer Laufachse angeordneten horizontalen Cylinder, sowie die Steuerung aussen; die hintere Laufachse liegt hinter der Feuerbüchse. Die beiden Laufachsen sind in Drehgestellen gelagert, deren Drehpunkte über dem Achsmittel liegen. Die über den Achsbüchsen liegenden Federn sind bei der vorderen Laufachse durch Querbalancier, bei der Kuppel- u. Treibachse durch Längsbalanciers verbunden, die hintere Laufachse hat zwei über der Achse liegende Querfedern. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfklotzbremse auf Kuppel- u. Treibräder, Kniehebelbremse auf Hinterräder wirkend. Wasserbehälter von $3_{,6}$ cbm, Kohlenraum von $1_{,4}$ cbm Inhalt.
985	595	137,0	98,0	2 800	21,00	6,75	9,50	10,50	26,75	20,00	2 610	33 900,00			235	**Kat. H. VIII. T.:** (für Kohlenbahnen.) Die Rahmen liegen innen, die geneigten Cylinder und die Steuerung aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse. Die 2 vorderen Achsen sind Laufachsen und in einem Drehgestelle gelagert. Die 2 Längsfedern des Drehgestelles und die 4 Längsfedern der Treib- und Kuppelachsen liegen über den Achsbüchsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter unter, neben und auf dem Kessel von $3_{,70}$ cbm und Kohlenraum von $1_{,60}$ cbm Inhalt. Schraubenbremse auf die Hinterräder wirkend.
"	"	"	"	"	"	Beide Laufachsen zusammen.	"	"	"	"	1 990	33 900,00			236	
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	2 610	33 900,00	2 800	7 100	237	
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	33 900,00			238	
985	595	137,0	98,0	2 800	21,00		9,50	10,50	26,75	20,00	2 610	34 500,00	2 800	7 200	239	
1 390	—	159,5	—	3 080	31,68	13,39	13,39	13,86	40,64	40,64	3 690	42 600,00			364	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			365	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			366	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			367	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			368	
1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	45 600,00			16	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			17	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			23	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			24	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00	3 080	9 300	64	**Kat. H. V. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse. Die 4 unten liegenden Tragfedern der Vorder- und Treibachse sind durch Längenbalanciers verbunden, die Hinterachse hat eine Querfeder. Allan'sche Steuerung mit Händel, Schraubenklotzbremse und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. An beiden Seiten des Kessels Wasserbehälter von $3_{,50}$ cbm und Kohlenraum von $2_{,2}$ cbm Inhalt.
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			65	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			69	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			213	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			420	
1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	57 000,00			218	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			219	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			221	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			223	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			224	
1 390	—	170,0	—	3 060	32,92	14,00	14,00	13,62	41,62	41,62	3 690	29 000,00			18	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			19	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			20	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			21	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			70	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00	3 060	9 350	71	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			72	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			220	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			627	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			635	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			636	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	35 000,00			616	
1 230	—	180,0	—	2 400	21,20	13,20	—	13,90	27,10	27,10	3 260	35 550,00			628	**Kat. W. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide vor der Feuerbüchse liegenden Achsen sind gekuppelt, die Achsbüchsen haben Längstragfedern. Allan'sche Steuerung mit Händel, Kniehebel- (Exter'sche) Bremse auf die Hinterräder wirkend. Die Rahmenbleche dienen zugleich als Wasserbehälterwände. Wasserbehälter von $3_{,00}$ cbm und Kohlenraum von $1_{,00}$ cbm Inhalt.
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00	2 400	7 810	629	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			630	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			631	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
2	688	Crlsr. VII. T.	**Sauger**	Maschinenbaugesellschaft Carlsruhe.	1873	279	533	E. 15,0	970	3 182,5	105	40	45	4,70	42,00	46,70	0,78
	689	„	**Klappe**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
9	706	II. VII. T.	**Berggiesshübel** × ⎍ .	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,30	32,49	35,69	0,58
	707	„	**Rottwerndorf** × ⎍ . .	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	30	II. VII. T.	**Dante** ×	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1882	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,82
	31	„	**Goethe** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	32	„	**Schiller** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	34	„	**Gellert** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	40	„	**Uhland** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	614	„	**Herder** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	615	„	**Körner** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

Lokomotiven f

4	1	H.V.T.K.	— × ⎍ . . .	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1881	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,12	26,61	29,72	0,66
	2	„	— × ⎍ . . .	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	3	„	— × ⎍ . . .	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	4	„	— × ⎍ . . .	„	1882			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1	5	Hg. VII. T. K.	— × ⎍ . . .	Chr. Hagans in Erfurt.	1872	200	300	E. 9 u. 11.	825	2 210	91	35	40	1,98	22,10	24,08	0,24

715 Stück in Sa.

Durchschnittliches Gewicht einer betriebsfähigen normalspuri

„ „ „ „ „

Ausserdem sind 9 Stück ausrangirte und bereits ersetzte Lokomotiven aus den Jahren 1848 bis mit 1852 vorhanden, welche n

A. Bestand an Lokomotiven.

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
…hsen und Räder.					**Gewicht.**											
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)				Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die										
…ußerer … D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht D.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ l\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
100	—	145,0	—	2 100	22,80	13,00	—	13,70	26,70	26,70	2 260	30 600,00	2 100	7 720	688	**Kat. Crlsr. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse; die 4 Längsfedern liegen über den Achsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Spindelbremse auf die Hinter- (Treib-) Räder wirkend. Wasserbehälter von 2,00 cbm und Kohlenraum von 0,60 cbm Inhalt.
„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	30 600,00			689	
806	—	130,0	—	2 000	14,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 415	17 500,00	2 000	6 475	706	**Kat. H. VII. T.** Nr. 706 u. 707: (für normalspurige Sekundärbahnen.) Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die beiden gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse und die ungekuppelten Tragfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel, Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Wasser- und Kohlenbehälter an den Seiten des Kessels; Wasserbehälter von 2,15 cbm, Kohlenraum von 1,10 cbm Inhalt Kniehebelbremse, die mit den 4 Klötzen auf die Hinter- (Treib-) Räder wirkt, überdies Haspel zur Heberleinbremse.
„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	17 500,00			707	
100	—	170,0	—	2 200	19,00	12,50	—	12,10	24,60	24,60	3 140	22 000,00	2 200	7 880	30	**Kat. H. VII. T.** Nr. 30—32, 34, 40, 614 u. 615: Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder u. die Steuerung aussen, beide Achsen sind gekuppelt. Die 4 Längsfedern liegen über den Achsen. Allan'sche Steuerung mit Händel, Kniehebelbremse auf die Hinterräder wirkend. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zwischen den Rahmen Wasserbehälter von 2,85 cbm Fassungsraum. Kohlenbehälter von 1,1 cbm Inhalt zu beiden Seiten des Kessels.
„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	22 000,00			31	
„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	22 000,00			32	
„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	22 000,00			34	
„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	22 000,00			40	
„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	22 000,00			614	
„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	22 000,00			615	

…alspurige Bahnen.

750	—	105,0	—	1 800	11,89	5,17	5,00	5,08	15,25	15,25	2 100	17 066,65	1 800	5 480	1	**Kat. H. V. T. M.:** Die Rahmen, horizontalen Cylinder und die Steuerung liegen aussen. Die 3 gekuppelten Achsen vor bez. unter der Feuerbüchse. Die Vorder-Achsbüchsen haben besondere, die Mittel- und Hinter-Achsbüchsen gemeinsame Längstragfedern. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel. Wasserbehälter von 1,50 cbm Inhalt an den Seiten, sowie unterhalb des Langkessels. Kohlenraum von 0,60 cbm Inhalt. Exterbremse, die mit den 4 Klötzen auf die Hinterräder wirkt, ausserdem Haspel zur Heberlein-Bremse und Apparat zum Fahren mit Gegendampf.
„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 066,64			2	
„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	16 820,00			3	
„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	16 889,35			4	
850	—	108,0	—	1 700	8,05	4,90	—	5,40	10,30	10,30	1 330	17 400,00*)	1 700	5 530	5	**Kat. Hg. VII. T. M.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die beiden gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse; die vordere Achse hat Längstragfedern, die hintere eine Quertragfeder. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel. Die Wasserbehälter von 1,16 cbm Inhalt liegen zwischen den Rahmen, die Kohlenbehälter von je 0,28 cbm Inhalt zu beiden Seiten des Langkessels. Spindelbremse auf die Hinterräder wirkend, ausserdem Haspel zur Heberleinbremse.

…tive ohne Tender . . . . . 34,84 Tonnen.
…okomotive . . . . . 35,53 „
…mst für Bahnunterhaltungszwecke verwendet werden und am Schlusse der Tabelle E. einzeln genannt sind.

*) Hier sind die ursprünglichen Anschaffungskosten und nicht der im Jahre 1882 gezahlte Kaufpreis.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			

2. Von der Staatsverwal

a. Altsä

5	—	B. III.	**Zeitz** ×	A. Borsig in Berlin.	1872	432	559	E. 14,0	1 334	4 265	172	45	50	7,28	103,73	111,01	1,56
	—	,,	**Meuselwitz** ×	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	—	,,	**Wilhelm I.** ×	,, ,, ,,	,,	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	—	,,	**Herzog Ernst** ×	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	—	,,	**Rositz** ×	,, ,, ,,	1875	432	559	E. 14,0	1 334	4 258	172	45	50	7,72	103,56	111,28	1,56
1	—	H. VII. T.	**Kriebitzsch** ×	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58

6 Stück in Summa.

b. Gasch

4	—	Schi. VII. T.	**Zwenkau** ×	F. Schichau in Elbing.	1873	340	5 5	St. 10,0	1 162	3 507	120	40	45	4,29	52,90	57,29	0,99
	—	,,	**Wiprecht v. Groitzsch** ×	,, ,, ,,	,,			,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	—	,,	**Lucka** ×	,, ,, ,,	1874	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	—	,,	**Gaschwitz** ×	,, ,, ,,	,,			,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

4 Stück in Summa.

c. Zi

1	—	C. I.	**Reichenberg**	Cockerill in Seraing resp. Egesdorff in Linden und Werkst. d. Sächs. St.-Eisenb.	1847 1869	355	559	E. 12,0	1 040	3 939	117	45	50	5,25	65,17	70,42	0,99
4	—	H. III.	**Richard Hartmann**	Hartmann in Chemnitz.	1857	406	610	E. 15,0	1 295	4 094	164	40	45	6,72	84,40	91,12	1,35
	—	,,	**Saturn**	,, ,, ,,	1859	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	—	,,	**Mars**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	—	,,	**Neptun**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

5 Stück in Summa.

	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
	Achsen und Räder.					**Gewicht.**							**Anschaffungskosten**	**Lokomotive nebst Tender.**			
	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die			im Ganzen.	Adhäsionsgewicht O.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}008\ d^2 . l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
einschl. der gekuppelten	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.								
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			

triebene Privat-Eisenbahnen.

tzer Bahn.

2	1 560	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 410	42 000,00			—	**Kat. B. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; Vorderachse ist Laufachse. Beide gekuppelte Treibachsen haben rechts und links eine gemeinschaftliche Längsfeder, die mittelst Längenbalancier auf die Achsbüchsen wirkt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender Nr. 1—5 d. A.-Z. B.
2	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00			—	
2	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00	9 825	14 110	—	
2	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00			—	
2	1 560	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 610	53 175,00			—	
2	806	—	130,0	—	2 000	14,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 415	17 500,00	2 000	6 475	—	**Kat. H. VII. T.:** (für normalspurige Sekundärbahnen und Rangirdienst.) Wie bei Kat. H. VII. T. Nr. 706 und 707 auf Seite vorher.

lsnitzer Bahn.

2	1 350	—	176,0	—	2 510	23,95	14,25	—	14,25	28,50	28,50	2 950	44 100,00			—	**Kat. Schl. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die 2 gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse. Die Tragfedern sind ungekuppelt und liegen über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Unter dem Kessel Wasserbehälter von 2,67 cbm und Kohlenraum von 0,90 cbm Inhalt. Schraubenklotzbremse.
2	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	44 100,00	2 510	8 320	—	
2	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	44 100,00			—	
2	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	44 100,00			—	

lsenberger Bahn.

2	1 550	1 050	152,0	140,0	3 145	23,94	6,53	9,78	9,83	26,14	19,61	2 320	44 094,00	9 910 / 9 280	13 940 / 13 060	—	**Kat. C. I.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. 6 ungekuppelte Längsfedern über den Achsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehöriger Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
2	1 555	1 035	159,8	140,0	3 280	26,25	7,55	10,98	10,98	29,51	21,96	3 300	42 888,60			—	**Kat. H. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender (Nr. 1—5 d. Z.-R. B.) mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
2	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	46 050,00	10 020	14 070	—	
2	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	46 050,00			—	
2	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	43 500,00			—	

A. Bestand an Lokomotiven.

Die Gesammtzahl der **Lokomotiven** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1882:

a) nach der **Verwendung:**

aus	92	Stück	Eilzuglokomotiven (Kat. VI., VI a., VIII.)	= 12,867	Prozent.
„	157	„	Personenzuglokomotiven (Kat. III b.)	= 21,958	„
„	164	„	Lokomotiven für gemischte Züge (Kat. III., III a., VII.)	= 22,937	„
„	177	„	Lastzuglokomotiven (Kat. V., V a.)	= 24,755	„
„	120	„	diversen Lokomotiven (Kat. I., II., IV., I. T., II. T., III b. T., IV. T., V. T., VII. T., VIII. T.)	= 16,783	„
„	5	„	Lokomotiven für schmalspurige Bahnen (Kat. V. T. K., VII. T. K.)	= 0,700	„
	715	Stück	in Summa.		

b) nach den **Kategorien:**

aus	103	Stück	H. V.	= 14,406	Prozent.
„	89	„	H. III b.	= 12,448	„
„	85	„	H. III.	= 11,888	„
„	35	„	Schw. V.	= 4,895	„
„	32	„	H. VI.	= 4,475	„
„	32	„	Schw. III b.	= 4,475	„
„	29	„	K. III.	= 4,056	„
„	22	„	H. VII.	= 3,077	„
„	21	„	K. III b.	= 2,937	„
„	20	„	H. IV.	= 2,797	„
„	18	„	B. VI a.	= 2,517	„
„	16	„	K. V.	= 2,238	„
„	15	„	Hsch. III b.	= 2,098	„
„	13	„	H. VI a.	= 1,818	„
„	12	„	Hsch. VI.	= 1,678	„
„	11	„	Hsch. V.	= 1,538	„
„	10	„	Schw. VII.	= 1,399	„
„	9	„	B. VI.	= 1,259	„
„	8	„	K. VIII.	= 1,119	„
„	8	„	Schi. III.	= 1,119	„
„	8	„	Sigl V.	= 1,119	„
„	8	„	B. II.	= 1,119	„
„	4	„	H. V a.	= 0,559	„
aus	3	Stück	W. III.	= 0,420	Prozent.
„	3	„	B. III.	= 0,420	„
„	2	„	W. III a.	= 0,280	„
„	1	„	B. III a.	= 0,140	„
„	1	„	H. III a.	= 0,140	„
„	1	„	C. I.	= 0,140	„
„	31	„	H. V. T.	= 4,336	„
„	16	„	H. III b. T.	= 2,238	„
„	9	„	H. VII. T.	= 1,259	„
„	6	„	H. I. T.	= 0,839	„
„	6	„	Schw. III b. T.	= 0,839	„
„	5	„	H. II. T.	= 0,699	„
„	5	„	H. IV. T.	= 0,699	„
„	5	„	H. VIII. T.	= 0,699	„
„	4	„	W. VII. T.	= 0,559	„
„	4	„	H. V. T. K.	= 0,559	„
„	2	„	B. II. T.	= 0,280	„
„	2	„	Crlsr. VII. T.	= 0,280	„
„	1	„	Hg. VII. T. K.	= 0,140	„

Tenderlokomotiven.

715 Stück in Summa. Hierin
96 Tenderlokomotiven = 13,426 Prozent.

c) nach den **Anschaffungsjahren:**

aus	5	Stück	vom Jahre	1851 = 0,699	Prozent.		
„	5	„	„ „	1852 = 0,699	„		
„	4	„	„ „	1853 = 0,559	„		
„	8	„	„ „	1854 = 1,119	„		
„	12	„	„ „	1855 = 1,678	„		
„	13	„	„ „	1856 = 1,818	„		
„	20	„	„ „	1857 = 2,797	„		
„	23	„	„ „	1858 = 3,217	„		
„	15	„	„ „	1859 = 2,098	„		
„	5	„	„ „	1860 = 0,699	„		
„	12	„	„ „	1861 = 1,678	„		
„	13	„	„ „	1862 = 1,818	„		
„	6	„	„ „	1863 = 0,839	„		
„	7	„	„ „	1864 = 0,979	„		
„	54	„	„ „	1865 = 7,553	„		
„	23	„	„ „	1866 = 3,217	„		
aus	25	Stück	vom Jahre	1867 = 3,497	Prozent.		
„	34	„	„ „	1868 = 4,755	„		
„	24	„	„ „	1869 = 3,357	„		
„	24	„	„ „	1870 = 3,357	„		
„	29	„	„ „	1871 = 4,056	„		
„	70	„	„ „	1872 = 9,790	„		
„	51	„	„ „	1873 = 7,133	„		
„	72	„	„ „	1874 = 10,070	„		
„	48	„	„ „	1875 = 6,713	„		
„	57	„	„ „	1876 = 7,972	„		
„	25	„	„ „	1877 = 3,497	„		
„	13	„	„ „	1878 = 1,818	„		
„	2	„	„ „	1880 = 0,280	„		
„	3	„	„ „	1881 = 0,420	„		
„	13	„	„ „	1882 = 1,818	„		

715 Stück in Summa.

B.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

TENDER

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**

   a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b. Zittau-Reichenberger Bahn.

1882.

Bedeutung der Zeichen:

in Kolonne 2: † = mit Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen,
⊙ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger,
⊕ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger und Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen.

Bemerkung.

Die Eilzugtender (E.) können mit allen Eilzug-Lokomotiven, die Personen- und Güterzug-Tender (G. u. P.) mit allen **gen Lokomotiven, soweit solche** nicht Tenderlokomotiven sind, gekuppelt werden; Ausnahmen siehe Kol. 15.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.

1. Staats-Eisenbahnen.

1	1	Eigene Werkstatt.	1858	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 278,42	
2	2†	„ „	1860	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 620,35	
3	3†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 696,24	Hölzernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
4	4	„ „	1857	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	8,00	16,20	4 755,93	
5	5	„ „	1860	„	„	„	„	2 740	„	„	„	„	4 620,35	
6	6	„ „	1861	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 196,70	
7	7	„ „	1860	„	„	„	„	„	„	„	7,85	16,05	4 620,36	
8	8†	„ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	9,00	17,20	6 150,89	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
9	9	„ „	1880	„	„	„	„	„	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Eis. Untergestelle, hufeisenförm. Cisterne, hohe Seitenbords und Exter'sche Bremse.
10	10	„ „	1861	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	4 428,98	
11	11	„ „	1860	„	„	„	„	„	„	„	8,00	16,20	4 620,36	Wie bei Nr. 1.
12	12	„ „	1859	„	„	„	„	2 667	„	„	7,75	15,95	4 818,11	
13	13	„ „	1880	„	„	„	„	2 740	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
14	14†	„ „	1862	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 991,25	
15	15	„ „	1863	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	4 967,22	
16	16	„ „	1860	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 620,36	Wie bei Nr. 1.
17	17	„ „	1859	„	„	„	„	2 667	„	„	7,75	15,95	4 920,58	
18	18	„ „	1863	„	„	„	„	2 740	„	„	7,85	16,05	4 967,22	
19	19†	„ „	1870	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne mit durchgehendem Bodenblech.
20	20	„ „	1873	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,50	16,80	6 972,06	
21	21	„ „	1875	„	„	„	„	„	7,00	„	8,90	18,45	5 865,97	
22	22	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,97	Wie bei Nr. 19.
23	23	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,97	
24	24	„ „	1865	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	4 562,16	Wie bei Nr. 1.
25	25	„ „	1864	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 834,23	
26	26	„ „	1871	„	„	„	„	„	„	„	8,60	16,80	5 086,84	Wie bei Nr. 19.
27	27	„ „	1876	„	„	„	„	„	7,00	„	8,60	18,15	4 923,67	Eis. Untergestelle, hufeisenf. Cisterne und hohe Seitenbords.
28	28	„ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	8,90	18,45	5 865,97	
29	29	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
30	30	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	
31	31	„ „	1878	„	„	„	„	„	„	„	9,20	18,75	5 320,48	
32	32	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
33	33	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 320,48	
34	34	„ „	1865	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	4 562,16	
35	35	„ „	1857	„	„	„	„	2 667	„	„	7,75	15,95	5 058,92	
36	36	„ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,31	Wie bei Nr. 1.
37	37	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,31	
38	38	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,31	
39	39	„ „	1880	„	„	„	„	2 740	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
40	40	„ „	1857	„	„	„	„	2 667	5,10	„	7,10	14,75	4 750,94	Wie bei Nr. 1.
41	42	„ „	1856	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 750,94	
42	43	Hütte in Zorge.	1846	„	„	115	980	2 667	4,20	2,50	9,30	15,60	6 000,00	
43	44	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 000,00	Eisernes Untergestelle mit oval cylindrischer Cisterne.
44	45	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 000,00	
45	46	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 000,00	
46	47	Eigene Werkstatt.	1876	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
47	48	Hütte in Zorge.	1848	„	„	„	980	2 667	4,20	2,50	9,30	15,60	6 348,00	Wie bei Nr. 43.
48	49	Eigene Werkstatt.	1878	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	9,20	18,75	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
49	50	„ „	1876	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	
50	51	Hütte in Zorge.	1854	„	„	„	980	2 875	5,65	„	8,95	17,15	7 326,18	
51	52	Hartmann in Chemnitz.	1855	„	„	„	„	2 835	„	„	9,50	17,70	7 997,70	
52	53	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 035,23	
53	54	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 161,35	
54	55	„ „ „	1856	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	Wie bei Nr. 43.
55	56	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
56	57	„ „ „	1857	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
57	58	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
58	59	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
59	60	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
60	62†	Eigene Werkstatt.	1867	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 537,83	
61	63	„ „	1859	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 818,11	
62	64	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 818,11	
63	65†	„ „	1860	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 596,33	Wie bei Nr. 1.
64	66†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 596,33	
65	67†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 596,33	
66	68†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 596,34	

Normale Fassungs- und Tragfähigkeit

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
67	70	Eigene Werkstatt.	1861	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 710,99	
68	71	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
69	72	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
70	73	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
71	74	" "	1864	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 151,01	
72	75	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
73	76	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
74	77	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
75	79	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
76	80	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
77	81	" "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,08	
78	82	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
79	83	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
80	84	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
81	85	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	Wie bei Nr. 1.
82	86	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
83	87	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
84	88	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
85	89	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
86	90	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
87	91	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
88	92	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
89	93	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
90	94	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
91	95	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
92	96	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
93	97†	" "	1865	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 703,56	
94	98†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	
95	99†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
96	100†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
97	101	" "	1867	PG.	3	127	1 030 oder 985	3 048	6,20	3,00	10,35	19,10	7 726,75	Wie bei Nr. 8.
98	102	" "	"	"	"	"		"	"	"	"	"	7 726,74	
99	103	" "	1870	"	"	115		2 740	"	"	8,60	17,35	5 730,66	
100	104	" "	"	"	"	"	985	"	"	"	"	"	5 730,66	Wie bei Nr. 19.
101	105	" "	1873	"	"	"	985	"	5,65	"	"	16,80	6 972,66	
102	106	" "	1880	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
103	107	" "	1873	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
104	108	" "	1880	"	"	"	985	"	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
105	109	" "	1878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
106	110	" "	1871	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	5 086,84	
107	111	" "	1870	"	"	"	1 030 oder 985	"	6,20	"	"	17,35	5 730,66	Wie bei Nr. 19.
108	112	" "	"	"	"	"		"	"	"	"	"	5 730,65	
109	113	" "	1875	"	"	115	985	2 740	7,00	"	8,90	18,45	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
110	114	" "	1880	"	"	"	"	"	"	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
111	115	" "	1879	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 489,45	Wie bei Nr. 27.
112	116	" "	1875	"	"	"	"	"	"	"	8,90	18,45	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
113	117	" "	1871	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	5 086,84	
114	118	" "	1879	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 489,45	Wie bei Nr. 27.
115	119	" "	1880	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	
116	120	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
117	121	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	
118	122	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	
119	123	" "	1878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
120	124	" "	1876	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	4 923,67	
121	125	Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	124	1 030 oder 985	3 048	5,90	"	9,65	18,10	8 180,85	Wie bei Nr. 8.
122	126	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 180,86	
123	127	" " "	1858	"	"	"	"	"	7,00	"	8,75	18,30	8 250,15	
124	128	Eigene Werkstatt.	1876	"	"	115	985	2 740	"	"	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
125	129	Hartmann in Chemnitz.	1857	"	"	124	1 030 oder 985	3 048	"	"	9,65	19,20	8 180,86	
126	130	" " "	1858	"	"	"	"	"	5,90	"	"	18,10	8 250,15	
127	131	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 250,16	
128	132	" " "	1861	"	"	"	"	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 069,25	
129	133†	" " "	"	E.	3	124	"	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 145,24	Wie bei Nr. 8.
130	134†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 145,24	
131	135†	" " "	1862	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 872,21	
132	136	" " "	"	PG.	3	124	"	3 048	5,90	3,00	8,75	17,20	7 796,31	
133	137	" " "	1861	"	"	"	"	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 069,25	
134	138	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 069,25	
135	139	" " "	1862	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 796,32	

Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
136	140	Hartmann in Chemnitz.	1861	PG.	3	124	1 030	2 820	6,50	3,00	11,15	20,20	8 808,00	
137	141	" " "	"	"	"	"	oder 985	"	"	"	"	"	8 808,00	
138	142	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
139	143	" " "	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
140	144	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
141	145	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
142	146	" " "	1863	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 796,32	
143	147	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 796,31	
144	148	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 796,32	
145	149	Eigene Werkstatt.	1865	"	"	127	"	"	6,20	"	10,35	19,10	7 580,50	
146	150	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,50	
147	151	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,50	
148	152	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,50	
149	153	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,51	
150	154	" "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 723,34	
151	155	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 723,33	Wie bei Nr. 8.
152	156	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,74	
153	157	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,74	
154	158	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,75	
155	159	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,74	
156	160	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,75	
157	161	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,75	
158	162	" "	1868	PG.	2	140	985 oder	2 438	5,50	3,00	8,75	16,80	6 811,21	
159	163	" "	"	"	"	"	1 030	"	"	"	"	"	6 811,20	
160	164	" "	1869	"	"	"	"	"	5,65	"	8,90	17,10	6 618,67	
161	165	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 618,67	
162	166	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 618,67	
163	167	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 618,67	
164	168	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	9,00	17,20	6 056,61	
165	169	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
166	170	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
167	171	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
168	172	Hartmann in Chemnitz.	1855	"	"	140	985	"	"	"	8,30	16,50	9 000,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
169	173	" " "	"	"	"	"	oder	"	"	"	"	"	9 000,00	
170	174	" " "	"	"	"	"	945	"	"	"	"	"	9 000,00	
171	175	Eigene Werkstatt.	1873	"	"	115	985	"	"	"	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
172	176	Hartmann in Chemnitz.	1863	"	"	140	985 oder 945	"	5,80	"	8,20	16,55	9 000,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
173	177†	Eigene Werkstatt.	1865	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 708,78	
174	178†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	
175	179†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 708,78	Wie bei Nr. 1.
176	180†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	
177	181	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 627,68	
178	182	" "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
179	183	" "	1881	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 699,72	Wie bei Nr. 9.
180	184	" "	1866	"	"	"	"	"	5,65	"	7,85	16,05	5 553,57	
181	185	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
182	186	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
183	187	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
184	188	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
185	189	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,64	
186	190	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
187	191	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
188	192	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
189	193	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	Wie bei Nr. 1.
190	194	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
191	195	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
192	196†	" "	"	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 629,47	
193	197†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
194	198†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
195	199†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 634,68	
196	200†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
197	201†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 634,68	
198	203†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 634,68	
199	204†	" "	1872	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 807,95	
200	205†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
201	206†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	Wie bei Nr. 19.
202	207†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
203	208†	" "	1869	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,10	16,20	6 149,48	
204	209†	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	6 073,59	Wie bei Nr. 8.
205	210	" "	"	PG.	2	138	985	2 591	5,65	3,00	7,85	16,05	5 436,56	
206	211	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 436,56	

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
207	212	Schwartzkopff in Berlin	1869	PG.	2	138	985	2 438	5,05	3,00	8,60	16,80	6 780,00	
208	213	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
209	214	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
210	215	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
211	216	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
212	217	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
213	218†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 864,92	
214	219†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 864,92	
215	220†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 452,36	
216	221†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 452,35	
217	222†	Eigene Werkstatt.	1870	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	
218	223†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
219	224†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
220	225†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
221	226†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
222	227†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
223	228†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
224	229†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
225	230†	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
226	231†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	Wie bei Nr. 19.
227	232†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
228	233†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
229	234†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
230	235†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
231	236†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
232	237†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
233	238†	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 303,48	
234	239†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
235	240†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
236	241	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 997,02	Wie bei Nr. 19 und Heberlein'sche Bremse.
237	242†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
238	243†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	Wie bei Nr. 19.
239	244†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 851,81	
240	245	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 636,72	Wie bei Nr. 19 und Heberlein'sche Bremse.
241	246†	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	Wie bei Nr. 19.
242	247†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	Wie bei Nr. 19 und Exter'sche Bremse.
243	248†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
244	249†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
245	250†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
246	251†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
247	252†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
248	253†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
249	254†	" "	1871	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
250	255†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	Wie bei Nr. 19.
251	256†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
252	257†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
253	258†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
254	259†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
255	260†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
256	261†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
257	262†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
258	263	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
259	264	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	Wie bei Nr. 19 und Exter'sche Bremse.
260	265†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
261	266†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
262	267†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
263	268†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
264	269†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	Wie bei Nr. 19.
265	270†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
266	271†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
267	272	" "	1881	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 699,72	
268	273	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 699,73	Wie bei Nr. 9.
269	274	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 699,72	
270	275	Hartmann in Chemnitz.	1857	"	"	124	1 030	3 018	5,50	"	9,50	17,85	6 300,00	
271	276	" " "	1863	"	"	"	oder	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 069,40	Wie bei Nr. 8.
272	277	" " "	1865	"	"	"	985	"	"	"	"	"	9 069,40	
273	278†	Eigene Werkstatt.	1872	"	"	115	985	2 740	5,65	"	8,60	16,80	5 809,20	
274	279†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
275	280†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	Wie bei Nr. 19.
276	281†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
277	282†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	

Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Ellzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
278	283†	Eigene Werkstatt.	1872	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 803,98	
279	284†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
280	285†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
281	286†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
282	287†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
283	288†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
284	289†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
285	290†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
286	291†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
287	292†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
288	293†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
289	294†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
290	295†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
291	296†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
292	297†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
293	298†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
294	299†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
295	300†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
296	301†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
297	302†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
298	303†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
299	304†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
300	305†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
301	306†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
302	307†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
303	308†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
304	309†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
305	310†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
306	311†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	
307	312	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
308	313†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
309	314†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
310	315†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
311	316	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
312	317	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
313	318	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
314	319	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
315	320	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
316	321	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
317	322	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
318	323	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
319	324	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
320	325	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
321	326	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
322	327	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
323	328	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
324	329	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
325	330	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
326	331	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
327	332†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 048,55	
328	333	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
329	334	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
330	335	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
331	336	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
332	337	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
333	338	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
334	339	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
335	340	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
336	341	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
337	342	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
338	343	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
339	344	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
340	345	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
341	346	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
342	347	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
343	348	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
344	349	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
345	350†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	
346	351	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
347	352	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
348	353	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
349	354	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
350	355	Eigene Werkstatt.	1874	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	7 268,75	
351	356	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
352	357	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
353	358	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
354	359	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
355	360	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
356	361†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	Wie bei Nr. 19.
357	362†	" "	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 945,83	
358	363	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
359	364	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
360	365	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
361	366	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
362	367	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
363	368	" "	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 947,67	
364	369	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,67	
365	370	" "	1878	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 331,40	
366	371	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
367	372	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
368	373	" "	1876	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	4 923,68	
369	374	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68	
370	375	" "	1878	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 331,40	
371	376	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	Wie bei Nr. 27.
372	377	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
373	378	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
374	379	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
375	380	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
376	381	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
377	382	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
378	383	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,41	
379	384	" "	1876	"	"	"	"	"	"	"	8,00	18,15	4 923,68	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
380	385	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68	
381	386	A. Borsig in Berlin.	1857	E.	3	128	1 060	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 150,00	
382	387	" " "	"	"	"	"	oder 1 085	"	"	"	"	"	9 150,00	
383	388	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
384	389	" " "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
385	390	" " "	"	"	"	"	"	"	7,00	"	11,05	20,60	9 150,00	
386	391	" " "	"	"	"	"	"	"	6,50	"	10,75	19,80	9 150,00	
387	392	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
388	393	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
389	394	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
390	395	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne.
391	396	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
392	397	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
393	398	" " "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
394	399	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
395	400	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
396	401	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
397	402	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
398	403	" " "	"	"	"	"	"	"	7,00	"	11,05	20,60	9 150,00	
399	404	Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	"	"	"	6,50	"	10,75	19,80	9 000,00	
400	405	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
401	406	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
402	407	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
403	408	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
404	409	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
405	410	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
406	411	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
407	412	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
408	413	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
409	414	A. Borsig in Berlin.	1852	PG.	3	128	"	2 820	7,00	3,00	10,55	20,10	6 600,00	
410	415	" " "	"	"	"	"	"	"	6,50	"	10,25	19,30	6 600,00	Eis. Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne. — Passen nur zu den Lok. Nr. 618 u. 621—625.
411	416	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 600,00	
412	417	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 600,00	
413	418	" " "	1854	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
414	419	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
415	420	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
416	421	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
417	422	" " "	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
418	423	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	Nr. 424 normal. Nr. 423 u. 425 passen nur zu den Lok. Nr. 618 u. 621—625.
419	424	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
420	425	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	

B. Bestand an Tendern.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Ordnungs-Nr.	Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen.		Räder.		Fassungsraum an		Eigengewicht		Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
					Anzahl derselben.	Durchmesser in der Nabe.	Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Aeusserer Radstand.	Wasser.	Brennmaterial.	leer mit Werkzeug.	dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.		
						Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			
421	426	A. Borsig in Berlin.	1858	PG.	3	128	1 060 oder 1 085	2 820	6,50	3,00	10,25	19,30	9 150,00	Eis. Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne. — Normale Kuppelung und Trittblechhöhe
422	427	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
423	428	" " "	1859	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
424	429	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
425	430 ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	Passen nur auf den Lokom. 618, 621—62
426	431 ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
427	432 †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	PG.	3	130	1 060	3 180	7,00	4,00	11,00	21,40	10 583,58	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe
428	433 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 583,59	
429	434 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 583,59	
430	435 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 583,59	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.
431	436 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 583,59	
432	437	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
433	438	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
434	439	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
435	440	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
436	441 ⊕	E. Kessler in Esslingen.	1866	"	"	"	"	3 000	7,50	3,50	10,00	20,50	9 533,59	
437	442 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
438	443 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
439	444 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
440	445 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
441	446 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
442	447 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
443	448 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
444	449 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
445	450 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
446	451 ⊕	" " "	1867	"	"	"	"	3 180	"	"	"	"	9 533,59	
447	452 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
448	453 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
449	454 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
450	455 ⊕	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
451	456 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
452	457 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
453	458 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne. — Normale Kuppelung und Trittblechhöhe
454	459 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
455	460 ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
456	461 ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	8,00	3,50	11,00	22,00	9 450,00	
457	462 ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
458	463 ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
459	464 ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
460	465 ⊙	" " "	1869	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
461	466 ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
462	467 ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
463	468 ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
464	469 ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
465	470 ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
466	471 ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
467	472 ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
468	473	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
469	474	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
470	475	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
471	476	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
472	477	G. Sigl in Wien.	1874	PG.	3	130	1 060	3 175	8,00	4,75	12,00	24,05	9 000,00	
473	478	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
474	479	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
475	480	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
476	481	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
477	482	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
478	483	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
479	484	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
480	485 †	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	E.	3	130	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	9 000,00	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne. — Passen nur auf den Lokom. 572—583.
481	486 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
482	487 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
483	488 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
484	489 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
485	490 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
486	491 †	"	1876	"	"	140	"	"	"	"	"	"	7 000,00	
487	492 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00	
488	493 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00	
489	494 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00	
490	495 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00	

B. Bestand an Tendern.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen. Anzahl derselben.	Achsen. Durchmesser in der Nabe.	Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Räder. Aeusserer Radstand.	Fassungsraum an Wasser.	Fassungsraum an Brennmaterial.	Eigengewicht leer mit Werkzeug.	Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
				Millimeter.				Kubikmeter.		Tonnen.			
496	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	PG.	3	140	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	7000,00	
497	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.
498	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
499	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
500	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
501	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
502	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
503	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	PG.	2	160	1 035	2 800	8,00	3,50	10,25	21,25	7 500,00	
504	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
505	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
506	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
507	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
508	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
509	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
510	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
511	"	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
512	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
513	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
514	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00	
515	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00	
516	"	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
517	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
518	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
519	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
520	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
521	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
522	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
523	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
524	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
525	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
526	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
527	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
528	F. Schichau in Elbing.	1875	"	"	176	1 020	3 030	8,25	4,75	11,70	24,00	12 000,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
529	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
530	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
531	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
532	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
533	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
534	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
535	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
536	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1875	PG.	3	136	1 035	3 300	8,75	3,25	12,40	23,90	14 100,00	
537	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
538	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
539	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
540	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
541	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
542	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
543	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
544	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
545	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
546	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1876	PG.	3	150	1 060	3 455	9,50	3,50	13,60	26,10	12 500,00	
547	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
548	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
549	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
550	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	

Durchschnittliches Gewicht eines dienstfertigen Tenders $18{,}_{55}$ Tonnen.

Ausserdem sind 13 Stück mit den Buchstaben A. bis N. bezeichnete, ausrangirte und bereits ersetzte 3 achsige Tender aus den ren 1846 bis mit 1857 vorhanden, welche noch zum Dienst für Bahnunterhaltungszwecke etc. verwendet werden.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
1	1	A. Borsig in Berlin.	1872	PG.	2	144	1 065	2 510	7,75	3,00	9,95	20,25	7 500,00	Eis. Untergest., hufeisenf. Cist mit durchgehendem Bodenblec Die Tender können nur mit Lokomotiven der A.-Z. E. gek pelt werden.
2	2	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
3	3	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
4	4	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
5	5	„ „ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 525,00	
1	1	Hartmann in Chemnitz.	1857	PG.	3	124	980	3 018	5,80	3,00	9,50	17,85	6 369,30	Eisernes Untergestelle, hufeis förmige Cisterne. Normale Kup ung und Trittblechhöhe.
2	2	F. Wöhlert in Berlin.	1859	„	„	120	„	„	5,95	3,00	9,85	18,35	7 481,17	
3	3	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,17	
4	4	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,16	
5	5	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,16	

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

b. Zittau-Reichenberger Bahn.

Die Gesammtzahl der **Tender** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1882:

a) nach den **Anschaffungsjahren:**

aus	4	Stück	vom	Jahre	1846	= 0,734	Prozent.	aus	30	Stück	vom	Jahre	1866	= 5,505	Prozent.
„	1	„	„	„	1848	= 0,184	„	„	15	„	„	„	1867	= 2,752	„
„	4	„	„	„	1852	= 0,734	„	„	19	„	„	„	1868	= 3,486	„
„	5	„	„	„	1854	= 0,917	„	„	31	„	„	„	1869	= 5,688	„
„	6	„	„	„	1855	= 1,101	„	„	37	„	„	„	1870	= 6,789	„
„	7	„	„	„	1856	= 1,284	„	„	21	„	„	„	1871	= 3,853	„
„	17	„	„	„	1857	= 3,119	„	„	40	„	„	„	1872	= 7,339	„
„	18	„	„	„	1858	= 3,303	„	„	36	„	„	„	1873	= 6,606	„
„	8	„	„	„	1859	= 1,468	„	„	53	„	„	„	1874	= 9,725	„
„	10	„	„	„	1860	= 1,835	„	„	37	„	„	„	1875	= 6,789	„
„	14	„	„	„	1861	= 2,569	„	„	38	„	„	„	1876	= 6,972	„
„	7	„	„	„	1862	= 1,284	„	„	18	„	„	„	1878	= 3,303	„
„	7	„	„	„	1863	= 1,284	„	„	2	„	„	„	1879	= 0,367	„
„	7	„	„	„	1864	= 1,284	„	„	10	„	„	„	1880	= 1,835	„
„	39	„	„	„	1865	= 7,156	„	„	4	„	„	„	1881	= 0,734	„

545 Stück in Summa.

b) nach den **Erbauern:**

aus	317	Stück	von eigenen Werkstätten	= 58,165 Prozent.
„	49	„	„ Hartmann } in Chemnitz	= 8,991 „
„	30	„	„ Sächsische Maschinenfabrik }	= 5,505 „
„	32	„	„ E. Kessler } in Esslingen	= 5,871 „
„	13	„	„ Maschinenfabrik }	= 2,385 „
„	36	„	„ A. Borsig in Berlin	= 6,605 „
„	18	„	„ L. Schwartzkopff in Berlin	= 3,303 „
„	10	„	„ jetzt Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft	= 1,835 „
„	18	„	„ Henschel & Sohn in Cassel	= 3,303 „
„	8	„	„ G. Sigl in Wien	= 1,468 „
„	8	„	„ F. Schichau in Elbing	= 1,468 „
„	6	„	„ Hütte in Zorge	= 1,101 „

545 Stück in Summa.

c) nach der **Verwendung:**

aus	462	Stück	für Personen- oder Güterzüge	= 84,771 Prozent.
„	83	„	„ Eilzüge	= 15,229 „

C.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

PERSONENWAGEN

MIT ANGABE IHRER RAUMVERHÄLTNISSE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Auf den **Staats-Eisenbahnen.**
   a. für normalspurige Bahnen.
   b. für schmalspurige Bahnen.
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1882.

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. 3. 4. Anzahl der Wagen mit 2 / 3 / 4 Achsen.	5. 6. 7. 8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. / II. / III. / IV. Klasse.	9. 10. 11. 12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. / II. / III. / IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. (Mark)	16. Anschaffungskosten im Ganzen. (Mark)	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
1. Staats-Eisenbahnen.									
a) für normalspurige Bahnen.									
Salonwagen I. Klasse	1 — —	8 — — —	8 — — —	1	2	11 392	11 392,34	1868	1
" " "	1 — —	8 — — —	8 — — —	1	2	13 349	13 348,94	1874	1
" " "	1 — —	12 — — —	12 — — —	1	2	11 777	11 776,68	1871	1
Krankenwagen I. Klasse	1 — —	10 — — —	10 — — —	—	—	7 500	7 500,00	1873	1
Personenwagen I. Klasse Salon u. II. Kl.	2 — —	10 7 — —	20 14 — —	2	4	10 803	21 606,48	1875	2
" " " " " "	1 — —	12 8 — —	12 8 — —	1	2	10 615	10 615,19	1875	1
" I. und II. Klasse	2 — —	3 24 — —	6 48 — —	—	—	9 868	19 735,92	1862	2
" " " " "	7 — —	3 24 — —	21 168 — —	7	14	7 541	52 787,98	1867	7
" " " " "	7 — —	3 24 — —	21 168 — —	—	—	7 265	50 855,98	1868	7
" " " " "	9 — —	3 24 — —	27 216 — —	4	8	6 778	60 997,89	1869	9
" " " " "	12 — —	3 24 — —	36 288 — —	5	10	6 974	83 691,63	1870	12
" " " " "	1 — —	3 24 — —	3 24 — —	—	—	7 656	7 656,00	1875	1
" " " " "	1 — —	5 15 — —	5 15 — —	1	2	7 643	7 643,44	1869	1
" " " " "	9 — —	5 19 — —	45 171 — —	3	6	7 198	64 783,11	1877	9
" " " " "	4 — —	6 15 — —	24 60 — —	3	6	8 912	35 648,10	1865	4
" " " " "	4 — —	6 15 — —	24 60 — —	—	—	8 785	35 138,88	1871	4
" " " " "	6 — —	6 15 — —	36 90 — —	4	8	9 111	54 664,32	1872	6
" " " " "	21 — —	6 16 — —	126 336 — —	—	—	7 632	160 272,32	1865	21
" " " " "	6 — —	6 16 — —	36 96 — —	6	12	7 345	44 069,76	1869	6
" " " " "	18 — —	6 16 — —	108 288 — —	9	18	7 198	129 570,00	1870	18
" " " " "	20 — —	6 16 — —	120 320 — —	6	12	8 513	170 255,18	1872	20
" " " " "	9 — —	6 16 — —	54 144 — —	—	—	8 080	72 721,64	1873	9
" " " " "	3 — —	6 16 — —	18 48 — —	1	2	8 773	26 318,79	1874	3
" " " " "	8 — —	6 16 — —	48 128 — —	5	10	8 922	71 373,44	1875	8
" " " " "	9 — —	6 16 — —	54 144 — —	3	6	6 035	54 317,35	1876	9
" " " " "	16 — —	6 19 — —	96 304 — —	5	10	6 254	100 062,72	1878	16
" " " " "	26 — —	6 20 — —	156 520 — —	11	22	8 941	232 463,20	1873	26
" " " " "	18 — —	6 20 — —	108 360 — —	4	8	9 508	171 139,50	1874	18
" " " " "	23 — —	6 20 — —	138 460 — —	6	12	8 208	188 781,08	1875	23
" " " " "	1 — —	6 20 — —	6 20 — —	—	—	6 097	6 097,28	1877	1
" " " " "	2 — —	6 24 — —	12 48 — —	—	—	8 067	16 133,14	1859	2
" " " " "	15 — —	6 24 — —	90 360 — —	—	—	8 249	123 731,53	1865	15
" " " " "	2 — —	6 24 — —	12 48 — —	—	—	8 345	16 690,55	1868	2
" " " " "	4 — —	6 24 — —	24 96 — —	1	2	8 146	32 584,08	1874	4
" " " " "	5 — —	6 24 — —	30 120 — —	2	4	8 779	43 897,00	1875	5
" " " " "	11 — —	6 24 — —	66 264 — —	2	4	6 à 7 662 2 à 10 427 3 à 8 220	91 484,68	1876	11
" " " " "	1 — —	9 16 — —	9 16 — —	—	—	9 919	9 919,32	1862	1
" " " " "	3 — —	9 16 — —	27 48 — —	3	6	8 685	26 055,00	1874	3
" " " " "	5 — —	9 16 — —	45 80 — —	—	—	7 644	38 220,00	1875	5
" " " " "	4 — —	10 8 — —	40 32 — —	2	4	8 750	35 000,28	1877	4
" I. Kl. u. Salon II. Kl.	— 5 —	6 26 — —	30 130 — —	1	2	9 000	45 000,00	1853 1854 1858	3 1 1
Personenwagen I. u. II. Kl. mit Post	— 1 —	6 16 — —	6 16 — —	1	2	6 689	6 689,38	1860	1
Personenwagen I. und II. Klasse	— 1 —	6 27 — —	6 27 — —	1	2	—	—*)	1882	1
" " " " "	— 3 —	6 32 — —	18 96 — —	3	6	8 919	26 757,00	1852	3
" " " " "	— 4 —	6 32 — —	24 128 — —	4	8	9 904	39 616,20	1855	4
" " " " "	— 1 —	6 32 — —	6 32 — —	—	—	9 379	9 379,05	1856	1
" " " " "	— 6 —	6 32 — —	36 192 — —	—	—	9 242	55 451,05	1857	6
" " " " "	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	—	—	9 000	18 000,00	1858	2
" " " " "	— 6 —	6 32 — —	36 192 — —	6	12	8 634	51 805,97	1859	6
" " " " "	— 5 —	6 32 — —	30 160 — —	5	10	9 630	48 150,78	1860	5
" " " " "	— 6 —	6 32 — —	36 192 — —	6	12	10 247	61 479,65	1862	6
" " " " "	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	1	2	9 000	18 000,00	1863	2
" " " " "	— 4 —	6 32 — —	24 128 — —	2	4	9 226	36 904,08	1864	4
" " " " "	— 9 —	6 32 — —	54 288 — —	3	6	9 053	81 480,00	1865 1867 1869	1 4 4
" " " " "	— 9 —	6 32 — —	54 288 — —	—	—	9 600	86 400,00	1870	9
" " " " "	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	2	4	11 152	22 304,30	1875	2
" " " " "	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	2	4	7 594	15 188,99	1876	2
" " " " "	— 3 —	9 24 — —	27 72 — —	3	6	11 931	35 793,00	1848	3
" " " " "	— 2 —	12 16 — —	24 32 — —	—	—	11 820	23 640,00	1848	2
" " " " "	— 2 —	12 16 — —	24 32 — —	—	—	11 400	22 800,00	1850	2
" " " " "	— 3 —	12 16 — —	36 48 — —	—	—	12 600	37 800,00	1851	3
" " " " "	— 1 —	12 16 — —	12 16 — —	—	—	9 000	9 000,00	1852	1

*) Die Anschaffungskosten werden erst 1883 berechnet.

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit 2 / 3 / 4 Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. / II. / III. / IV. Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. / II. / III. / IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	8 094	8 093,55	1862	1
" " "	1	—	—	—	24	—	—	—	24	—	—	—	—	6 000	6 000,00	1850	1
" " "	1	—	—	—	24	—	—	—	24	—	—	—	—	6 380	6 379,55	1865	1
" " "	14	—	—	—	24	—	—	—	336	—	—	4	8	6 805	95 263,24	1873	14
" " "	6	—	—	—	24	—	—	—	144	—	—	3	6	8 378	50 267,52	1874 1875	2 4
" " "	5	—	—	—	24	—	—	—	120	—	—	1	2	4 910	24 548,50	1876	5
" " "	6	—	—	—	28	—	—	—	168	—	—	3	6	7 069	42 415,90	1870	6
" " "	4	—	—	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	7 812	31 248,00	1873	4
" " "	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	2	4	7 740	15 480,00	1856	2
" " "	3	—	—	—	32	—	—	—	96	—	—	—	—	7 555	22 664,61	1857	3
" " "	8	—	—	—	32	—	—	—	256	—	—	6	12	7 617	60 938,29	1859 1865	1 7
" " "	20	—	—	—	32	—	—	—	640	—	—	10	20	7 195	143 894,02	1870	20
" " "	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	—	—	7 972	15 944,68	1871	2
" " "	11	—	—	—	32	—	—	—	352	—	—	5	10	8 598	94 572,02	1872	11
" " "	12	—	—	—	32	—	—	—	384	—	—	6	12	8 458	101 496,34	1873	12
" " "	32	—	—	—	32	—	—	—	1 024	—	—	12	24	22 à 8 263 10 à 9 516	276 948,70	1874	32
" " "	36	—	—	—	32	—	—	—	1 152	—	—	11	22	7 874	283 456,76	1875	36
" " "	12	—	—	—	32	—	—	—	384	—	—	5	10	6 131	73 574,74	1876	12
" " "	43	—	—	—	32	—	—	—	1 376	—	—	17	34	6 097	262 165,41	1877	43
Salonwagen II. Klasse	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	4 732	4 732,12	1859	1
" " "	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	6 000	6 000,00	1850	1
" " "	—	4	—	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	8 670	34 680,00	1850 1851	2 2
Personenwagen II. Klasse	—	3	—	—	32	—	—	—	96	—	—	2	4	1 = 9 510 2 à 8 580	26 670,00	1848	3
" " "	—	3	—	—	32	—	—	—	96	—	—	2	4	8 810	26 430,00	1850	3
" " "	—	3	—	—	32	—	—	—	96	—	—	3	6	9 120	27 360,00	1851	3
" " "	—	2	—	—	32	—	—	—	64	—	—	—	—	8 280	16 560,00	1856	2
" " "	—	7	—	—	40	—	—	—	280	—	—	7	14	9 655	67 587,00	1845	7
" I., II. u. III. Klasse	1	—	—	6	8	20	—	6	8	20	—	—	—	5 418	5 418,00	1845	1
" II. u. III. Klasse	1	—	—	—	8	20	—	—	8	20	—	—	—	6 512	6 512,11	1865	1
" " " " "	4	—	—	—	8	30	—	—	32	120	—	4	8	6 014	24 055,62	1865	4
" " " " "	16	—	—	—	8	30	—	—	128	480	—	6	12	4 à 6 107 12 à 7 680	116 587,20	1874	16
" " " " "	7	—	—	—	8	30	—	—	56	210	—	2	4	5 937	41 560,00	1875	7
" " " " "	16	—	—	—	8	38	—	—	128	608	—	9	18	5 053	80 852,07	1881	16
" " " " "	3	—	—	—	8	40	—	—	24	120	—	—	—	6 480	19 440,00	1876	3
" " " " "	1	—	—	—	16	20	—	—	16	20	—	1	2	5 208	5 208,00	1845	1
" " " " "	5	—	—	—	16	20	—	—	80	100	—	5	10	7 770	38 852,07	1862	5
" " " " "	7	—	—	—	16	20	—	—	112	140	—	5	10	2 à 6 431 5 à 6 588	45 800,89	1864 1865	2 5
" " " " "	8	—	—	—	16	20	—	—	128	160	—	5	10	4 à 6 438 4 à 6 216	50 614,31	1866 1867	4 4
" " " " "	3	—	—	—	16	20	—	—	48	60	—	—	—	6 000	18 000,00	1868 1871	1 2
" " " " "	—	4	—	—	8	40	—	—	32	160	—	4	8	7 996	31 982,48	1853 1854	2 2
" " " " "	—	4	—	—	16	30	—	—	64	120	—	—	—	10 839	43 355,70	1854	4
" " " " "	—	5	—	—	16	40	—	—	80	200	—	5	10	1 = 7 725 4 à 8 010	39 765,00	1845 1847	1 4
" " " " "	—	2	—	—	16	40	—	—	32	80	—	—	—	7 500	15 000,00	1864	2
" " " " "	—	3	—	—	16	40	—	—	48	120	—	2	4	16 934	50 802,07	1882	3
" " " " "	—	2	—	—	24	20	—	—	48	40	—	—	—	7 830	15 660,00	1856	2
Personenwagen III. Klasse	4	—	—	—	—	28	—	—	—	112	—	2	4	6 720	26 880,00	1874	4
" " "	7	—	—	—	—	30	—	—	—	210	—	7	14	4 660	32 619,09	1847 1848	4 3
" " "	4	—	—	—	—	30	—	—	—	120	—	—	—	3 912	15 648,00	1852	4
" " "	2	—	—	—	—	30	—	—	—	60	—	2	4	4 905	9 810,28	1857	2
" " "	1	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	1	2	4 515	4 515,05	1859	1
" " "	6	—	—	—	—	30	—	—	—	180	—	—	—	6 380	38 277,29	1865	6
" " "	3	—	—	—	—	30	—	—	—	90	—	—	—	6 675	20 025,00	1874	3
" " "	1	—	—	—	—	35	—	—	—	35	—	1	2	4 232	4 231,83	1870	1
" " "	18	—	—	—	—	35	—	—	—	630	—	12	24	4 890	88 013,88	1873	18
" " "	11	—	—	—	—	35	—	—	—	385	—	6	12	5 737	63 101,68	1874	11
" " "	40	—	—	—	—	35	—	—	—	1 400	—	11	22	4 998	199 931,69	1875	40
" " "	25	—	—	—	—	35	—	—	—	875	—	19	38	4 071	101 785,52	1876	25
" " "	4	—	—	—	—	35	—	—	—	140	—	2	4	3 863	15 451,43	1877	4
" " "	3	—	—	—	—	37	—	—	—	111	—	3	6	4 830	14 490,00	1876	3

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit 2 / 3 / 4 Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. / II. / III. / IV. Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. / II. / III. / IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Personenwagen III. Klasse	4	—	—	—	—	38	—	—	—	152	—	4	8	5 264	21 057,45	1865	4
" " "	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	5 460	5 460,00	1874	1
" " "	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	4 704	4 704,00	1875	1
" " "	8	—	—	—	—	39	—	—	—	312	—	4	8	5 813	46 500,00	1875	8
" " "	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	—	—	4 650	4 650,00	1849	1
" " "	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	6 540	6 540,00	1856	1
" " "	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	4 674	4 674,00	1857	1
" " "	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	5 773	11 545,06	1859	2
" " "	15	—	—	—	—	40	—	—	—	600	—	15	30	6 033	90 494,74	1861 1862	6 9
" " "	8	—	—	—	—	40	—	—	—	320	—	3	6	4 796	38 370,00	1864	8
" " "	54	—	—	—	—	40	—	—	—	2 160	—	54	108	44 à 5 101 10 à 6 032	284 781,27	1865	54
" " "	13	—	—	—	—	40	—	—	—	520	—	13	26	5 172	67 231,42	1866	13
" " "	31	—	—	—	—	40	—	—	—	1 240	—	16	32	4 863	150 740,69	1867	31
" " "	6	—	—	—	—	40	—	—	—	240	—	6	12	4 à 6 016 2 à 4 600	33 264,94	1868	6
" " "	20	—	—	—	—	40	—	—	—	800	—	20	40	4 997	99 946,00	1869	20
" " "	78	—	—	—	—	40	—	—	—	3 120	—	73	146	4 990	389 197,27	1870	78
" " "	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	4 700	9 399,72	1871	2
" " "	38	—	—	—	—	40	—	—	—	1 520	—	21	42	5 273	200 391,60	1872	38
" " "	141	—	—	—	—	40	—	—	—	5 640	—	78	156	5 543	781 603,53	1873	141
" " "	75	—	—	—	—	40	—	—	—	3 000	—	34	68	65 à 5 430 10 à 6 966	422 611,50	1874	75
" " "	167	—	—	—	—	40	—	—	—	6 680	—	83	166	4 653	777 052,58	1875	167
" " "	92	—	—	—	—	40	—	—	—	3 680	—	56	112	3 986	366 696,60	1876	92
" " "	17	—	—	—	—	40	—	—	—	680	—	3	6	3 931	66 819,11	1877	17
" " "	64	—	—	—	—	45	—	—	—	2 880	—	27	54	4 122	263 783,91	1877	64
" " "	19	—	—	—	—	45	—	—	—	855	—	16	32	4 097	77 841,92	1878	19
" " "	3	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	3	6	3 808	11 422,56	1879	3
" " "	4	—	—	—	—	45	—	—	—	180	—	4	8	3 837	15 346,79	1881	4
" " "	3	—	—	—	—	50	—	—	—	150	—	3	6	5 025	15 075,00	1876	3
Personenwagen III. Klasse mit Post	1	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	1	2	5 170	5 169,56	1872	1
" " " " "	1	—	—	—	—	15	—	—	—	15	—	1	2	5 933	5 932,03	1875	1
" " " " "	5	—	—	—	—	20	—	—	—	100	—	4	8	5 175	25 872,63	1872	5
" " " " "	2	—	—	—	—	20	—	—	—	40	—	2	4	1 = 5 040 1 = 5 521	10 560,86	1873 1874	1 1
" " " " "	2	—	—	—	—	20	—	—	—	40	—	—	—	4 469	8 938,00	1875	2
Personenwagen III. Klasse	—	1	—	—	—	50	—	—	—	50	—	1	2	10 740	10 740,00	1847	1
" " "	—	8	—	—	—	50	—	—	—	400	—	6	12	6 à 8 190 2 à 7 260	63 660,00	1848	8
" " "	—	17	—	—	—	50	—	—	—	850	—	9	18	7 332	124 650,00	1849 1850	9 8
" " "	—	2	—	—	—	50	—	—	—	100	—	1	2	7 305	14 610,00	1851	2
" " "	—	2	—	—	—	50	—	—	—	100	—	—	—	8 790	17 580,00	1852	2
" " "	—	6	—	—	—	50	—	—	—	300	—	5	10	7 684	46 104,75	1856	6
" " "	—	1	—	—	—	50	—	—	—	50	—	1	2	7 239	7 239,49	1858	1
" " "	—	1	—	—	—	58	—	—	—	58	—	1	2	6 450	6 450,00	1853	1
" " "	—	4	—	—	—	58	—	—	—	232	—	1	2	6 000	24 000,00	1854 1858	3 1
" " "	—	4	—	—	—	58	—	—	—	232	—	4	8	6 750	27 000,00	1869	4
" " "	—	8	—	—	—	60	—	—	—	480	—	8	16	3 à 7 752 5 à 7 165	59 079,00	1845	8
" " "	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	7 575	15 150,00	1847	2
" " "	—	10	—	—	—	60	—	—	—	600	—	9	18	6 262	62 619,00	1852 1853 1854	6 4 1
" " "	—	8	—	—	—	60	—	—	—	480	—	2	4	6 043	48 343,20	1855 1856	6 1
" " "	—	15	—	—	—	60	—	—	—	900	—	15	30	7 780	116 702,28	1862	15
" " "	—	3	—	—	—	60	—	—	—	180	—	2	4	6 150	18 450,00	1865	3
" " "	—	15	—	—	—	60	—	—	—	900	—	12	24	6 000	90 000,00	1866 1867	13 2
" " "	—	10	—	—	—	60	—	—	—	600	—	10	20	7 024	70 243,05	1868	10
" " "	—	12	—	—	—	60	—	—	—	720	—	9	18	6 708	80 499,24	1869	12
" " "	—	12	—	—	—	60	—	—	—	720	—	—	—	6 150	73 800,00	1870	12
" " "	—	4	—	—	—	60	—	—	—	240	—	—	—	6 000	24 000,00	1873 1874	3 1
" " "	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	6 622	13 243,08	1875	2

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.						
Personenwagen IV. Klasse	1	—	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	—	6 368	6 368,45	1866	1
" " "	60	—	—	—	—	—	40	—	—	—	2 400	30	60	3 705	222 274,99	1874	60
" " "	19	—	—	—	—	—	40	—	—	—	760	8	16	4 170	79 259,50	1875	19
" " "	3	—	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	—	6 450	19 350,00	1874	3
" " "	18	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 080	—	—	4 469	80 440,44	1872	18
" " "	4	—	—	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	5 722	22 887,88	1873	4
" " "	4	—	—	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	4 876	19 504,96	1874	4
" " "	22	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 320	13	26	4 343	95 542,23	1875	22
" " "	27	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 620	12	24	3 138	84 725,43	1876	27
" " "	9	—	—	—	—	—	60	—	—	—	540	6	12	3 493	31 434,75	1877	9
" " "	23	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 380	12	24	3 087	71 004,97	1878	23
für normalspurige Sekundärbahnen: Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	46	—	—	—	46	—	—	1	2	3 867	3 867,38	1881	1
" II. u. III. Kl.	1	—	—	—	15	51	—	—	15	51	—	1	2	3 474	3 473,63	1879	1
" " " "	2	—	—	—	15	51	—	—	30	102	—	2	4	4 305	8 610,22	1881	2
" III. Klasse	1	—	—	—	—	70	—	—	—	70	—	1	2	3 209	3 209,13	1879	1
" II. u. III. Kl. u. Gepäckraum	—	—	1	—	15	47	—	—	15	47	—	1	2	4 564	4 563,84	1879	1
Summa	1 796	268	1	—	—	—	—	2 278	16 637	51 283	9 755	1 100	2 200	—	—	—	2 065
	mit							79 953 Plätze = 18,171 pro Achse.									
	4 400 Achsen und 17 073 450 kg Eigengewicht = 3 880,3 kg pro Achse oder 213,5 kg pro Platz.																

b) für schmalspurige Bahnen.

Personenwagen II. u. III. Klasse	2	—	—	—	6	10	—	—	12	20	—	—	—	2 221	4 442,46	1881 1882	1 1
" " " " "	2	—	—	—	6	10	—	—	12	20	—	2	4	2 698	5 395,98	1881 1882	1 1
" III. Klasse	10	—	—	—	—	16	—	—	—	160	—	6	12	2 124	21 244,24	1881 1882	3 7
" " "	2	—	—	—	—	16	—	—	—	32	—	2	4	2 392	4 784,44	1881 1882	1 1
Summa	16	—	—	—	—	—	—	—	24	232	—	10	20	—	—	—	16
	mit							256 Plätze = 8,000 pro Achse.									
	32 Achsen und 35 650 kg Eigengewicht = 1 114,1 kg pro Achse oder 139,3 kg pro Platz.																
Summa aller Personenwagen	1 812	268	1	—	—	—	—	2 278	16 661	51 515	9 755	1 110	2 220	—	—	—	2 081
	mit							80 209 Plätze = 18,098 pro Achse.									
	4 432 Achsen und 17 109 100 kg Eigengewicht = 3 860,4 kg pro Achse oder 213,3 kg pro Platz.																

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. **Altenburg-Zeitzer Bahn.**

Personenwagen II. Klasse	3	—	—	—	32	—	—	—	96	—	—	—	—	8 054	24 162,00	1872	3
" II. u. III. Klasse	5	—	—	—	8	30	—	—	40	150	—	5	10	7 244	36 220,00	1872	5
" III. "	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	—	—	4 800	9 600,00	1875	2
" IV. "	2	—	—	—	—	—	55	—	—	—	110	1	2	5 204	10 408,00	1872	2
" IV. Klasse mit Zugführer-Coupé	1	—	—	—	—	—	36	—	—	—	36	1	2	5 204	5 204,00	1872	1
" II. Klasse mit Post- und Gepäckraum	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	5 965	5 965,00	1880	1
" III. Klasse	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	5 665	5 665,00	1880	1
Summa	15	—	—	—	—	—	—	—	152	290	146	9	18	—	—	—	15
	mit							588 Plätze = 19,600 pro Achse.									
	30 Achsen und 122 625 kg Eigengewicht = 4 087,5 kg pro Achse oder 208,5 kg pro Platz.																

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. Klasse.	6. Anzahl der Plätze eines Wagens in II. Klasse.	7. Anzahl der Plätze eines Wagens in III. Klasse.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in IV. Klasse.	9. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. Klasse.	10. Anzahl der Plätze im Ganzen in II. Klasse.	11. Anzahl der Plätze im Ganzen in III. Klasse.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. (Mark.)	16. Anschaffungskosten im Ganzen. (Mark.)	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.																	
Personenwagen II. u. III. Klasse	1	—	—	—	8	26	—	—	8	26	—	—	—	9 600	9 600,00	1873	1
„ „ „ „ „	1	—	—	—	8	30	—	—	8	30	—	—	—	7 080	7 080,00	1873	1
„ „ „ „ „	7	—	—	—	8	30	—	—	56	210	—	4	8	7 286	51 000,00	1873	7
Summa	9	—	—	—	—	—	—	—	72	266	—	4	8	—	—	—	9
	mit							338 Plätze = 18,778 pro Achse.									
	18 Achsen und 69 450 kg Eigengewicht = 3 858,3 kg pro Achse oder 205,5 kg pro Platz.																
c. Zittau-Reichenberger Bahn.																	
Personenwagen I., II. u. III. Klasse	2	—	—	6	8	20	—	12	16	40	—	—	—	9 597	19 194,00	1857	2
„ I. u. III. Klasse	2	—	—	6	—	30	—	12	—	60	—	—	—	8 856	17 712,00	1857	2
„ II. u. III. „	6	—	—	—	16	20	—	—	96	120	—	6	12	6 602	39 614,40	1857	6
„ III. Klasse	4	—	—	—	—	40	—	—	—	160	—	4	8	5 461	21 842,40	1857	4
Summa	14	—	—	—	—	—	—	24	112	380	—	10	20	—	—	—	14
	mit							516 Plätze = 18,429 pro Achse.									
	28 Achsen und 107 500 kg Eigengewicht = 3 839,3 kg pro Achse oder 208,3 kg pro Platz.																

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

Personenwagen. mit einer Anzahl von Plätzen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.		Jahrgang.	Personenwagen. mit einer Anzahl von Plätzen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.		Jahrgang.
18	6	320	560	—	886 = 1,105	Proz. auf 1845	126	246	1 156	2 912	—	4 314 = 5,378	Proz. auf 1865
11	—	64	450	—	514 = 0,641	„ „ 1847	31	—	64	1 380	40	1 484 = 1,850	„ „ 1866
19	51	200	490	—	741 = 0,924	„ „ 1848	48	45	360	1 440	—	1 845 = 2,300	„ „ 1867
10	—	—	490	—	490 = 0,611	„ „ 1849	27	41	232	860	—	1 133 = 1,413	„ „ 1868
17	24	230	400	—	654 = 0,815	„ „ 1850	56	92	455	1 752	—	2 299 = 2,866	„ „ 1869
10	36	200	100	—	336 = 0,419	„ „ 1851	156	198	1 672	3 875	—	5 745 = 7,163	„ „ 1870
16	30	112	580	—	722 = 0,900	„ „ 1852	11	86	156	120	—	312 = 0,389	„ „ 1871
10	18	94	378	—	490 = 0,611	„ „ 1853	99	156	762	1 630	1 080	3 628 = 4,523	„ „ 1872
11	6	106	434	—	546 = 0,681	„ „ 1854	233	220	1 496	6 470	240	8 426 = 10,505	„ „ 1873
10	24	128	360	—	512 = 0,638	„ „ 1855	242	185	1 752	4 185	2 775	8 897 = 11,092	„ „ 1874
15	6	208	440	—	654 = 0,815	„ „ 1856	356	308	2 202	8 815	2 080	13 405 = 16,713	„ „ 1875
12	36	288	100	—	424 = 0,529	„ „ 1857	192	132	1 000	4 936	1 620	7 688 = 9,585	„ „ 1876
5	18	90	108	—	216 = 0,269	„ „ 1858	151	91	1 599	3 700	540	5 930 = 7,393	„ „ 1877
13	48	288	110	—	446 = 0,556	„ „ 1859	58	96	304	855	1 380	2 635 = 3,285	„ „ 1878
6	36	176	—	—	212 = 0,264	„ „ 1860	6	—	30	303	—	333 = 0,415	„ „ 1879
6	—	—	240	—	240 = 0,299	„ „ 1861	29	—	216	974	—	1 190 = 1,484	„ „ 1881
39	51	358	1 360	—	1 769 = 2,206	„ „ 1862	14	6	87	268	—	361 = 0,450	„ „ 1882
2	12	64	—	—	76 = 0,095	„ „ 1863							
16	24	192	440	—	656 = 0,818	„ „ 1864	2 081	2 278	16 661	51 515	9 755	80 209	

Von der Gesammtzahl der Plätze kamen nach Prozenten: 2,84 auf I. Klasse, 20,77 auf II. Klasse, 64,23 auf III. Klasse, 12,16 auf IV. Klasse.

Auf normal- und schmalspurige Bahnen vertheilt, ergaben sich von den vorhandenen Plätzen:

a) für normalspurige Bahnen: 2,85 % auf I. Klasse, 20,81 % auf II. Klasse, 64,14 % auf III. Klasse, 12,20 % auf IV. Klasse.

b) für schmalspurige Bahnen: 9,37 % auf II. Klasse und 90,63 % auf III. Klasse.

Von den vorhandenen Personenwagen für normalspurige Bahnen sind eingerichtet:

für Dampfheizung 771 Stück mit 29 729 Plätzen und zwar:

223 Coupés I. Klasse mit 1 319 Plätzen = 57,90 Prozent der vorhandenen Plätze,
815 „ II. „ „ 6 475 „ = 38,92 „ „ „ „
2 193 1/2 „ III. „ „ 21 935 „ = 42,77 „ „ „ „

für Gasbeleuchtung 90 Stück mit 3 494 Plätzen und zwar:

45 Coupés I. Klasse mit 265 Plätzen = 11,68 Prozent der vorhandenen Plätze,
175 „ II. „ „ 1 379 „ = 8,29 „ „ „ „
125 „ III. „ „ 1 250 „ = 2,44 „ „ „ „
10 Wagen IV. „ „ 600 „ = 6,15 „ „ „ „

D.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

GEPÄCK- UND GÜTER- ETC. WAGEN

MIT ANGABE IHRER TRAGFÄHIGKEIT UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a. für normalspurige Bahnen.
   - b. für schmalspurige Bahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1882.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Tragfähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			

1. Staats-Eisenbahnen.

a) für normalspurige Bahnen.

Passagiergepäckwagen	3	—	—	5 000	15 000	3	6	3 424	10 270,50	1860 1861	1 2
„	13	—	—	„	65 000	13	26	2 962	38 502,75	1862	13
„	5	—	—	„	25 000	5	10	2 957	14 785,86	1863	5
„	2	—	—	„	10 000	2	4	3 076	6 151,20	1864	2
„	17	—	—	„	85 000	17	34	2 777	47 205,60	1865	17
„	3	—	—	„	15 000	3	6	2 766	8 299,48	1866	3
„	7	—	—	„	35 000	7	14	3 825	26 775,00	1868	7
„	4	—	—	„	20 000	4	8	2 616	10 464,00	1869	4
„	18	—	—	„	90 000	18	36	3 044	54 795,60	1870	18
„	29	—	—	„	145 000	29	58	3 252	94 320,92	1871	29
„	26	—	—	„	130 000	26	52	3 000	78 010,41	1872	26
„	33	—	—	„	165 000	33	66	3 444	113 660,73	1873	33
„	53	—	—	„	265 000	53	106	(43 = 3 812) (10 = 7 080)	234 716,93	1874	53
„	50	—	—	„	250 000	50	100	3 470	173 502,32	1875	50
„	28	—	—	„	140 000	28	56	3 477	97 353,47	1876	28
„	33	—	—	„	165 000	33	66	2 904	95 820,92	1877	33
„	1	—	—	„	5 000	1	2	2 774	2 774,46	1878	1
„	4	—	—	„	20 000	4	8	2 432	9 727,34	1880	4
„	1	—	—	„	5 000	1	2	2 430	2 429,00	1881	1
„	1	—	—	„	5 000	1	2	2 899	2 899,11	1882	1
„	—	9	—	5 000	45 000	9	18	3 900	35 100,00	1855 1857 1858 1860	1 3 4 1
Summa	331	9	—	—	1 700 000	340	680	—	—	—	340
	mit 689 Achsen und 2 425 125 kg Eigengewicht = 3 519,8 kg pro Achse.										
bedeckte*											
Güterwagen	2	—	—	5 000	10 000	2	4	4 461	8 922,00	1845	2
„	1	—	—	„	5 000	—	—	4 275	4 275,00	1846	1
„	5	—	—	„	25 000	2	4	3 560	17 799,00	1847	5
„	4	—	—	„	20 000	2	4	3 676	14 705,00	1848	4
„	4	—	—	„	20 000	2	4	3 051	12 205,62	1849	4
„	21	—	—	„	105 000	1	2	2 828	59 385,00	1850	21
„	27	—	—	„	135 000	6	12	2 975	80 320,74	1851	27
„	97	—	—	„	485 000	39	78	2 952	286 367,70	1852	97
„	75	—	—	„	375 000	29	58	2 795	209 657,20	1853	75
„	17	—	—	„	85 000	1	2	2 668	45 355,54	1854	17
„	23	—	—	„	115 000	1	2	2 890	66 461,37	1855	23
„	93	—	—	„	465 000	81	162	3 114	289 568,21	1856	93
„	59	—	—	„	295 000	47	94	2 856	168 489,22	1857	59
„	22	—	—	„	110 000	18	36	2 547	56 027,35	1858	22
„	30	—	—	„	150 000	19	38	2 885	86 536,40	1859	30
„	27	—	—	„	135 000	17	34	2 429	65 575,96	1860	27
„	31	—	—	„	155 000	16	32	2 298	71 239,58	1861	31
„	55	—	—	„	275 000	53	106	2 563	140 943,11	1862	55
„	108	—	—	„	540 000	97	194	2 375	256 507,99	1863	108

* Unter den bedeckten Güterwagen zu 5 000 kg Tragfähigkeit befinden sich 182 Stück, welche als Gepäck-Beiwagen für Personenzüge dienen.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Tragfähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
bedeckte Güterwagen	195	—	—	5 000	975 000	148	296	2 151	419 489,10	1864	195
„	180	—	—	„	900 000	70	140	2 127	382 852,74	1865	180
„	63	—	—	„	315 000	46	92	2 078	130 918,78	1866	63
„	125	—	—	„	625 000	70	140	2 093	261 629,14	1867	125
„	272	—	—	„	1 360 000	112	224	2 196	597 303,81	1868	272
„	64	—	—	„	320 000	51	102	1 908	122 097,14	1869	64
„	211	—	—	„	1 055 000	87	174	2 337	493 178,97	1870	211
„	269	—	—	„	1 345 000	136	272	2 287	615 148,67	1871	269
„	399	—	—	„	1 995 000	222	444	2 597	1 036 310,11	1872	399
„	499	—	—	„	2 495 000	253	506	2 774	1 384 117,54	1873	499
„	327	—	—	„	1 635 000	153	306	2 865	936 975,78	1874	327
„	313	—	—	„	1 565 000	148	296	2 433	761 515,00	1875	313
„	42	—	—	„	210 000	35	70	(12 à 2 692) (30 à 1 995)	92 156,57	1876	42
„	14	—	—	„	70 000	6	12	1 925	26 946,34	1877	14
„	99	—	—	10 000	990 000	49	98	3 440	340 596,77	1866	99
„	99	—	—	„	990 000	25	50	3 001	297 120,00	1867	99
„	99	—	—	„	990 000	40	80	3 233	320 100,00	1868	99
„	62	—	—	„	620 000	50	100	2 940	182 287,31	1869	62
„	122	—	—	„	1 220 000	—	—	3 039	370 758,00	1870 1871	49 73
„	100	—	—	„	1 000 000	30	60	3 311	331 050,00	1872	100
„	1	—	—	„	10 000	—	—	2 880	2 880,00	1873	1
„	143	—	—	„	1 430 000	33	66	(54 à 2 822) (89 à 3 332)	448 905,60	1874	143
„	53	—	—	„	530 000	15	30	2 855	151 335,00	1875	53
„	262	—	—	„	2 620 000	81	162	2 311	605 540,40	1876	262
„	291	—	—	„	2 910 000	176	352	2 299	669 073,25	1877	291
„	469	—	—	„	4 690 000	237	474	2 261	1 060 589,07	1878	469
„	94	—	—	„	940 000	35	70	2 000	188 002,99	1879	94
„	336	—	—	„	3 360 000	166	332	1 921	645 610,03	1880	336
„	157	—	—	„	1 570 000	77	154	1 979	310 644,59	1881	157
„	165	—	—	„	1 650 000	85	170	2 046	337 598,12	1882	165
„	—	6	—	10 000	60 000	6	12	4 522	27 130,50	1852	6
„	—	5	—	„	50 000	5	10	7 500*	37 500,00	1853	5
„	—	38	—	„	380 000	7	14	3 417	129 840,00	1854	38
„	—	46	—	„	460 000	12	24	3 616	166 334,63	1855	46
„	—	32	—	„	320 000	1	2	3 655	116 962,50	1856	32
„	—	40	—	„	400 000	1	2	3 286	131 428,13	1857	40
„	—	23	—	„	230 000	15	30	3 594	82 667,96	1858	23
„	—	41	—	„	410 000	—	—	2 913	119 447,56	1859	41
„	—	24	—	„	240 000	—	—	2 630	63 120,24	1860	24
„	—	78	—	„	780 000	—	—	2 558	199 522,66	1861	78
„	—	5	—	„	50 000	—	—	2 626	13 130,92	1862	5
„	—	1	—	„	10 000	—	—	2 324	2 323,98	1863	1
„	—	5	—	„	50 000	—	—	2 209	11 045,08	1864 1867 1869	2 1 2
„	—	10	—	15 000	150 000	—	—	2 960	29 595,92	1881	10
„	—	30	—	„	450 000	—	—	3 204	96 120,18	1882	30

*) Frühere Postbureauwagen.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Tragfähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		**Jahr der Anschaffung.**	**Stückzahl pro Jahr und in Sa.**
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
bedeckte											
Güterwagen	—	—	1	10 000	10 000	—	—	6 630	6 630,00	1847	1
„	—	—	3	„	30 000	—	—	(1 = 6 444) (2 à 5 868)	18 180,80	1852 1859	1 2
„	—	—	4	„	40 000	—	—	5 881	23 524,18	1870	4
„	—	—	2	„	20 000	—	—	4 722	9 444,55	1877	2
„	—	—	25	„	250 000	—	—	4 665	116 630,00	1878	25
„	—	—	13	„	130 000	—	—	4 074	52 963,42	1879	13
„	—	—	2	„	20 000	—	—	3 355	6 709,30	1880	2
Pferdewagen	3	—	—	5 000	15 000	—	—	3 100	9 300,00	1851	3
„	2	—	—	„	10 000	—	—	3 300	6 600,00	1853	2
„	10	—	—	„	50 000	10	20	2 337	23 373,94	1865	10
Viehwagen	3	—	—	5 000	15 000	—	—	2 340	7 020,00	1853 1858 1865	1 1 1
„	2	—	—	„	10 000	—	—	1 923	3 846,02	1877	2
„	7	—	—	„	35 000	—	—	2 216	15 514,77	1879	7
„	2	—	—	„	10 000	—	—	2 154	4 307,81	1880	2
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 289	2 289,32	1881	1
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 311	2 311,40	1882	1
Summa der bedeckten Güterwagen	6 257	384	50	—	48 585 000	3 126	6 252	—	—	—	6 691
	mit 13 866 Achsen und 38 846 065 kg Eigengewicht = 2 801,5 kg pro Achse.										
340 Passagiergepäckwagen mit 689 Achsen und 2 425 125 kg Eigengewicht,											
6 691 bedeckte Güterwagen „ 13 866 „ „ 38 846 065 „ „											
14 555 Achsen und 41 271 190 kg Eigengewicht = 2 835,5 kg pro Achse.											
offene*											
Güterwagen	2	—	—	5 000	10 000	—	—	1 801	3 601,00	1844 1845	1 1
„	2	—	—	„	10 000	—	—	1 801	3 602,00	1846	2
„	4	—	—	„	20 000	—	—	2 217	8 866,48	1847	4
„	10	—	—	„	50 000	4	8	1 839	18 391,13	1848	10
„	8	—	—	„	40 000	—	—	1 800	14 400,00	1849 1850	5 3
„	16	—	—	„	80 000	—	—	1 784	28 541,12	1851	16
„	40	—	—	„	200 000	10	20	1 383	55 316,53	1852	40
„	24	—	—	„	120 000	8	16	1 875	44 994,45	1853	24
„	24	—	—	„	120 000	6	12	1 796	43 102,38	1854	24
„	92	—	—	„	460 000	34	68	2 864	263 488,97	1855	92
„	167	—	—	„	835 000	54	108	2 333	389 600,06	1856	167
„	78	—	—	„	390 000	9	18	(57 à 1 874) (21 à 2 412)	157 476,32	1857	78
„	113	—	—	„	565 000	31	62	2 004	226 398,74	1858	113
„	37	—	—	„	185 000	17	34	1 911	70 692,52	1859	37
„	36	—	—	„	180 000	9	18	1 636	58 896,22	1860	36
„	80	—	—	„	400 000	53	106	1 779	142 306,48	1861	80
„	160	—	—	„	800 000	130	260	1 805	288 831,59	1862	160
„	139	—	—	„	695 000	95	190	1 445	200 899,57	1863	139
„	63	—	—	„	315 000	20	40	1 515	95 429,14	1864	63
„	76	—	—	„	380 000	44	88	1 506	114 455,06	1865	76
„	193	—	—	„	965 000	37	74	1 521	293 482,97	1866	193
„	120	—	—	„	600 000	73	146	1 453	174 353,52	1867	120

* Unter den zweiachsigen offenen Güterwagen befinden sich 8 Stück à 5 000 kg und 15 Stück à 10 000 kg Tragfähigkeit zusammen 23 Stück mit 190 000 kg Tragfähigkeit zum Viehtransport.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Tragfähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
offene											
Güterwagen	54	—	—	5 000	270 000	15	30	1 305	70 468,80	1868	54
„	61	—	—	„	305 000	21	42	1 231	75 085,88	1869	61
„	17	—	—	„	85 000	2	4	1 170	19 884,01	1870	17
„	1	—	—	„	5 000	1	2	1 342	1 342,35	1871	1
„	2	—	—	„	10 000	1	2	1 950	3 900,00	1873	2
„	6	—	—	„	30 000	—	—	1 800	10 800,00	1874 1875	4 2
Zweigbahnwagen . . .	104	—	—	„	520 000	85	170	1 184	123 142,07	1856 1857 1858	51 33 20
„	80	—	—	„	400 000	80	160	1 347	107 760,00	1874	80
„	18	—	—	„	90 000	18	36	1 297	23 347,26	1875	18
„	41	—	—	„	205 000	41	82	1 110	45 493,32	1877	41
„	20	—	—	„	100 000	20	40	939	18 785,28	1878	20
„	45	—	—	„	225 000	45	90	866	38 984,47	1879	45
„	40	—	—	„	200 000	40	80	887	35 499,58	1880	40
„	26	—	—	„	130 000	26	52	983	25 561,84	1881	26
„	5	—	—	„	25 000	5	10	1 028	5 138,10	1882	5
Güterwagen	40	—	—	6 000	240 000	8	16	2 278	91 104,00	1866	40
„	39	—	—	10 000	390 000	8	16	2 304	89 846,02	1854	39
„	95	—	—	„	950 000	22	44	2 226	211 503,30	1855	95
„	23	—	—	„	230 000	8	16	2 178	50 091,32	1856	23
„	154	—	—	„	1 540 000	62	124	2 415	371 959,23	1857	154
„	88	—	—	„	880 000	41	82	2 453	215 851,00	1858	88
„	39	—	—	„	390 000	14	28	2 244	87 500,25	1859	39
„	88	—	—	„	880 000	28	56	1 885	165 837,54	1860	88
„	401	—	—	„	4 010 000	332	664	2 104	843 705,64	1861	401
„	347	—	—	„	3 470 000	99	198	2 028	703 746,60	1862	347
„	136	—	—	„	1 360 000	110	220	1 987	270 213,05	1863	136
„	172	—	—	„	1 720 000	106	212	1 939	333 563,20	1864	172
„	377	—	—	„	3 770 000	130	260	2 159	814 112,07	1865	377
„	491	—	—	„	4 910 000	271	542	2 312	1 135 211,28	1866	491
„	246	—	—	„	2 460 000	95	190	2 329	572 896,93	1867	246
„	110	—	—	„	1 100 000	74	148	2 078	228 541,67	1868	110
„	291	—	—	„	2 910 000	90	180	1 988	578 616,64	1869	291
„	397	—	—	„	3 970 000	178	356	2 043	811 231,48	1870	397
„	579	—	—	„	5 790 000	273	546	2 109	1 220 902,14	1871	579
„	1 207	—	—	„	12 070 000	385	770	2 270	2 739 887,19	1872	1 207
„	1 299	—	—	„	12 990 000	517	1 034	2 594	3 369 705,12	1873	1 299
„	975	—	—	„	9 750 000	402	804	2 635	2 569 127,68	1874	975
„	811	—	—	„	8 110 000	223	446	2 285	1 852 798,01	1875	811
„	348	—	—	„	3 480 000	122	244	1 853	645 009,63	1876	348
„	190	—	—	„	1 900 000	62	124	1 787	339 470,12	1877	190
„	101	—	—	„	1 010 000	52	104	1 660	167 644,62	1878	101
„	137	—	—	„	1 370 000	66	132	1 516	207 705,74	1879	137
„	199	—	—	„	1 990 000	99	198	1 689	336 089,22		29
„	433	—	—	„	4 330 000	201	402	1 512	654 620,82		
„	304	—	—	„	3 040 000	152	304	1 656	496 744,20*		
„	1	—	—	13 000	13 000	—	—	2 128	2 128,46		

* Das sind die Kosten für nur 300 Wagen.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Tragfähigkeit durchschnittlich pro Wagen. (Kilogramm.)	6. Tragfähigkeit im Ganzen. (Kilogramm.)	7. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	8. Anzahl der gebremsten Achsen.	9. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. (Mark.)	10. Anschaffungskosten im Ganzen. (Mark.)	11. Jahr der Anschaffung.	12. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
offene											
Güterwagen	11	—	—	15 000	165 000	—	—	2 336	25 695,00	1865	11
„	72	—	—	„	1 080 000	18	36	2 460	177 135,00	1866	72
„	3	—	—	„	45 000	3	6	2 820	8 460,00	1867	3
„	50	—	—	„	750 000	17	34	2 503	125 160,00	1868	50
„	1	—	—	„	15 000	—	—	2 340	2 340,00	1875	1
„	—	1	—	10 000	10 000	—	—	3 000	3 000,00	1855	1
„	—	15	—	15 000	225 000	—	—	2 262	33 923,83	1880	15
„	—	12	—	„	180 000	—	—	2 927	32 201,55[1]	1882	12
„	—	—	3	10 000	30 000	—	—	3 351	10 054,06	1870	3
„	—	—	3	„	30 000	—	—	6 125	18 374,52	1873	3
„	—	—	13	„	130 000	—	—	5 852	76 074,26	1874	13
„	—	—	1	20 000	20 000	—	—	4 625	4 625,14	1860	1
„	—	—	3	„	60 000	—	—	4 660	13 979,22	1870	3
„	—	—	4	„	80 000	—	—	7 317	29 269,00	1873	4
„	—	—	11	„	220 000	—	—	3 017	33 183,96	1880	11
Bauwagen	4	—	—	4 000	16 000	4	8	1 761	7 042,50	1846 bis 1848	4
„	429	—	—	5 000	2 145 000	236	472	1 351	579 409,71	1842 bis 1873	429
„	—	1	—	7 500	7 500	1	2	3 005	3 005,00	1852	1
Summa der offenen Güterwagen	12 692	29	38	—	116 251 500	5 543	11 086	—	—	—	12 759
	25 623 Achsen und 60 205 720 kg Eigengewicht = 2 349,7 kg pro Achse										
Summa d. Gepäck- u. Güterwagen f. normalspur. B.	19 280	422	88	—	166 536 500	9 009	18 018	—	—	—	19 790
(340 Passagiergepäckwagen, 19 450 Güterwagen) 19 790**) Wagen mit (101 476 910 kg Eigengewicht, 40 178 Achsen (pro Achse 4 145,0 kg Tragfähigkeit und 2 525,7 kg Wagengewicht).											

b) **für schmalspurige Bahnen.**

bedeckte* Güterwagen (zugleich Zugführer- u. Gepäckwagen)	1	—	—	5 000	5 000	1	2	1 430	1 429,91	1881	1
„	6	—	—	„	30 000	5	10	1 381	8 288,72	1881	6
„	6	—	—	„	30 000	6	12	1 373	8 237,63	1882	6
offene Güterwagen	12	—	—	5 000	60 000	6	12	1 157	13 881,96	1881	12
„	50	—	—	„	250 000	45	90	1 267	63 356,04	1882	50
„ (z. Langholztransp.)	6	—	—	„	30 000	—	—	821	4 925,04	1881 / 1882	5 / 1
„ (z. Viehtransp.)	3	—	—	„	15 000	3	6	1 369	4 107,75	1882	3
„	—	—	2	7 500	15 000	—	—	1 454	2 908,67	1882	2
Summa d. Güterwagen f. schmalspur. Bahn	84	—	2	—	435 000	66	132	—	—	—	86
(13 bed. Güterwagen, 73 off. „) 86 Wagen mit (186 540 kg Eigengewicht, 176 Achsen (pro Achse 2 471,6 kg Tragfähigkeit und 1 059,9 kg Wagengewicht).											
Summa aller Gepäck- und Güterwagen	19 364	422	90	—	166 971 500	9 075	18 150	—	—	—	19 876
(340 Passagiergepäckwagen, 19 536 Güterwagen) 19 876 Wagen mit (101 663 450 kg Eigengewicht, 40 354 Achsen (pro Achse 4 137,7 kg Tragfähigkeit und 2 519,3 kg Wagengewicht).											

[1]) Das sind die Kosten für nur 11 Wagen.
*) 1 bedeckter Güterwagen wird zu Postzwecken benutzt.
**) Ausserdem sind dem Güterwagenpark der Staatsbahnen von Privaten überwiesen:

82 bedeckte Güterwagen	mit zus. 165 Achsen	und	820 000 kg	Tragfähigkeit,
55 offene „	„ „ 115 „	„	585 000 „	„
137 Stück Güterwagen	mit zus. 280 Achsen	und	1 415 000 kg	Tragfähigkeit.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Tragfähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

Passagiergepäckwagen	1	—	—	5 000	5 000	1	2	6 044	6 044,00	1872	1
„ mit Postraum	1	—	—	„	5 000	1	2	6 044	6 044,00	1872	1
bedeckte											
Güterwagen	15	—		10 000	150 000	5	10	3 384	50 760,00	1872	15
offene											
Güterwagen	110	—	—	10 000	1 100 000	20	40	2 725	299 740,00	1872	110
„	199	—	—	„	1 990 000	83	166	3 101	620 166,25	1873	199
„	1	—	—	„	10 000	1	2			1874	1
„	5	—	—	„	50 000	3	6	2 206	11 030,25	1880	5
„	5	—	—	„	50 000	—	—	1 757	8 783,00	1881	5
„	150	—	—	„	1 500 000	30	60	2 145	321 774,25	1882	150
Summa der Gepäck- und Güterwagen	487	—	—	—	4 860 000	144	288	—	—	—	487

487 Wagen mit { 2 539 525 kg Eigengewicht, 974 Achsen (pro Achse 4 989,7 kg Tragfähigkeit und 2 607,5 kg Wagengewicht).

Ausserdem 10 Stück zweiachsige Bauwagen mit 2 Bremsen, zusammen 50 000 kg Tragfähigkeit, 27 900 kg Eigengewicht und 13 500 Mark Anschaffungskosten.

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

Passagiergepäckwagen mit Postraum	2	—	—	5 000	10 000	2	4	5 160	10 320,00	1874	2
bedeckte											
Güterwagen	18	—	—	5 000	90 000	5	10	3 580	64 440,00	1873	18
offene											
Güterwagen	168	—	—	10 000	1 680 000	32	64	3 099	520 560,00	1873	168
„	82	—	—	„	820 000	35	70	3 184	261 060,00	1874	82
Summa der Gepäck- und Güterwagen	270	—	—	—	2 600 000	74	148	—	—	—	1

270 Wagen mit { 1 289 850 kg Eigengewicht, 540 Achsen (pro Achse 4 814,8 kg Tragfähigkeit und 2 388,6 kg Wagengewicht).

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Tragfähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		**Jahr der Anschaffung.**	**Stückzahl pro Jahr und in Sa.**
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
c. Zittau-Reichenberger Bahn.											
Passagiergepäckwagen	3	—	—	5 000	15 000	3	6	2 923	8 768,25	1856	3
bedeckte* Güterwagen	21	—	—	5 000	105 000	9	18	2 629	55 212,08	1856	21
„	10	—	—	„	50 000	10	20	2 430	24 301,80	1863	10
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 614	2 614,46	1867	1
offene Güterwagen	25	—	—	5 000	125 000	12	24	2 124	53 100,31	1857	25
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 124	2 124,01	1866	1
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 124	2 124,02	1867	1
„	31	—	—	10 000	310 000	8	16	2 482	76 936,39	1856	31
„	11	—	—	„	110 000	11	22	2 482	27 300,02	1857	11
„	1	—	—	„	10 000	1	2	2 482	2 481,82	1864	1
„	1	—	—	„	10 000	1	2	2 482	2 481,82	1873	1
„	2	—	—	„	20 000	2	4	2 124	4 248,02	1876	2
„	4	—	—	„	40 000	3	6	2 482	9 927,28	1880	4
„	3	—	—	„	30 000	2	4	2 363	7 087,65	1882	3
Summa der Gepäck- und Güterwagen	115	—	—	—	840 000	62	124	—	—	—	115

115 Wagen mit { 554 725 kg Eigengewicht, 230 Achsen (pro Achse 3 652,2 kg Tragfähigkeit und 2 411,8 kg Wagengewicht).

* Ein bedeckter Güterwagen dient als Gepäck-Beiwagen für Personenzüge.

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

Gepäck- und Güterwagen.				Tragfähigkeit.		Gepäck- und Güterwagen.				Tragfähigkeit.		
bedeckte	offene	zusammen		Achsen	Kilogramm	Jahrgang.	bedeckte	offene	zusammen		Achsen	Kilogramm	Jahrgang.
—	1	1	mit	2	5 000 = 0,003 Proz.	auf 1842	114	299	413	mit	827	2 750 000 = 1,647 Proz.	auf 1863
—	4	4	„	8	20 000 = 0,012 „	„ 1843	199	242	441	„	884	3 075 000 = 1,842 „	„ 1864
—	1	1	„	2	5 000 = 0,003 „	„ 1844	208	474	682	„	1 364	5 405 000 = 3,237 „	„ 1865
2	13	15	„	30	75 000 = 0,045 „	„ 1845	165	817	982	„	1 964	8 620 000 = 5,163 „	„ 1866
1	9	10	„	20	49 000 = 0,029 „	„ 1846	225	391	616	„	1 233	4 840 000 = 2,899 „	„ 1867
6	26	32	„	66	164 000 = 0,098 „	„ 1847	378	219	597	„	1 194	4 530 000 = 2,713 „	„ 1868
4	43	47	„	94	233 000 = 0,140 „	„ 1848	132	359	491	„	984	4 230 000 = 2,533 „	„ 1869
4	14	18	„	36	90 000 = 0,054 „	„ 1849	282	421	703	„	1 426	5 825 000 = 3,489 „	„ 1870
21	6	27	„	54	135 000 = 0,081 „	„ 1850	371	580	951	„	1 902	8 015 000 = 4,800 „	„ 1871
30	34	64	„	128	320 000 = 0,192 „	„ 1851	525	1 207	1 732	„	3 464	15 195 000 = 9,100 „	„ 1872
104	85	189	„	387	982 500 = 0,588 „	„ 1852	533	1 320	1 853	„	3 720	15 840 000 = 9,487 „	„ 1873
83	52	135	„	275	700 000 = 0,419 „	„ 1853	523	1 072	1 595	„	3 216	13 630 000 = 8,163 „	„ 1874
55	72	127	„	292	1 020 000 = 0,611 „	„ 1854	416	832	1 248	„	2 496	10 570 000 = 6,330 „	„ 1875
70	203	273	„	594	2 075 000 = 1,243 „	„ 1855	332	348	680	„	1 360	6 450 000 = 3,863 „	„ 1876
125	274	399	„	830	2 270 000 = 1,359 „	„ 1856	342	231	573	„	1 150	5 280 000 = 3,163 „	„ 1877
102	285	387	„	817	2 905 000 = 1,740 „	„ 1857	495	121	616	„	1 282	6 055 000 = 3,626 „	„ 1878
50	237	287	„	601	1 990 000 = 1,192 „	„ 1858	114	182	296	„	618	2 700 000 = 1,617 „	„ 1879
73	84	157	„	359	1 195 000 = 0,716 „	„ 1859	344	265	609	„	1 259	6 045 000 = 3,620 „	„ 1880
53	132	185	„	397	1 500 000 = 0,898 „	„ 1860	176	477	653	„	1 316	6 323 000 = 3,787 „	„ 1881
111	504	615	„	1 808	5 470 000 = 3,276 „	„ 1861	203	377	580	„	1 206	5 670 000 = 3,396 „	„ 1882
73	519	592	„	1 189	4 720 000 = 2,827 „	„ 1862							
							7 044	12 832	19 876	mit	40 354	166 971 500	

Die Gepäck- und Güterwagenachsen bestanden aus:

274	Stück	Achsen	à 7 500 kg	Tragfähigkeit	= 0,679	Prozent.
2	„	„	„ 6 500	„	„	= 0,005	„
25 535	„	„	„ 5 000	„	„	= 63,277	„
1 035	„	„	„ 3 333	„	„	= 2,565	„
80	„	„	„ 3 000	„	„	= 0,198	„
13 385	„	„	„ 2 500	„	„	= 33,169	„
8	„	„	„ 2 000	„	„	= 0,020	„

8	Stück	Achsen	à 1 875 kg	Tragfähigkeit	= 0,020	Prozent.
27	„	„	à 1 667 „	„	= 0,067	„

40 354 Stück Achsen in Summa und zwar:

14 581	Stück	Achsen	unter bedeckten Wagen	= 36,138	Prozent.
25 773	„	„	„ offenen „	= 63,867	„

E.

Uebersicht

DER LEISTUNGEN, DES VERBRAUCHES

(AN HEIZMATERIAL UND REPARATURKOSTEN)

DURCH DIE

LOKOMOTIVEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**

   a. für normalspurige Bahnen.
   b. für schmalspurige Bahnen.

2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**

   a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1882.

Bedeutung der Typen in Kolonne 2 und 15:

T.	=	Tender-Lokomotive.	HS.	=	Betriebsstrecke	Hainsberg-Schmiedeberg.	RtzFl.	=	Betriebsstrecke	Reitzenhain-Flöha-(Chemnitz).
K.	=	Bezeichnung für schmalspurige Lokomotiven.	KP.	=	„	Kamenz-Arnsd.-Pirna.	RP.	=	„	Rochlitz-Narsdorf-Penig.
.Ch.	=	Betriebsstrecke Annaberg-Chemnitz.	LCh.	=	„	Leipzig-Borna-Chemnitz.	SchN.	=	„	Schneeberg-Niederschlema.
AZ.	=	„ Altenburg-Zeitz.	LDD.	=	„	Leipzig-Döbeln-Dresden.	St.E.	=	„	Stollberg-St. Egidien.
BD.	=	„ Bodenbach-Dresden.	LRD.	=	„	Leipzig-Riesa-Dresden.	SZ.	=	„	Schwarzenberg-Zwickau.
BS.	=	„ Bautzen-Schandau.	LW.	=	„	Limbach-Wittgensdorf-Chemnitz.	WA.	=	„	Weipert-Annaberg.
BZ.	=	„ Bischofswerda-Zittau.	LZ.	=	„	Leipzig-Zwickau.	WS.	=	„	Wilkau-Saupersdorf.
AA.	=	„ Chemnitz-Aue-Adorf.	NB.	=	„	Nossen-Bienenmühle.	WW.	=	„	Wolfsgefärth-Weischlitz.
LH.	=	„ Chemnitz-Lugau-Höhlteich.	ND.	=	„	Neustadt-Dürrröhrsdorf.	WWeida	=	„	Werdau-Weida.
hZ.	=	„ Chemnitz-Zwickau.	NG.	=	„	Neumark-Greiz.	ZFÖ.	=	„	Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz.
Ch.	=	„ Dresden-Chemnitz.	OP.	=	„	Olbernhau-Pockau.	ZH.	=	„	Zwickau-Hof.
hK.	=	Kohlenbahnen bei Dresden.	PB.	=	„	Pirna-Berggiesshübel.	ZKl.	=	„	Zwota-Klingenthal.
IN.	=	Betriebsstrecke Elsterwerda-Nossen.	PlG.	=	„	Plagwitz-Gaschwitz.	ZL.	=	„	Zittau-Herrnhut-Löbau.
GD.	=	„ Görlitz-Dresden.	RCh.	=	„	Riesa-Chemnitz.	ZR.	=	„	Zittau-Reichenberg.
HG.	=	„ Glauchau-Gera.	RE.	=	„	Reichenbach-Pl.-Eger.	ZWEL.	=	„	Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau.
GM.	=	„ Gaschwitz-Meuselwitz.	RHCh.	=	„	Rosswein-Hainichen-Chemnitz.				
GP.	=	„ Grossenhain-Priestewitz.								
IW.	=	„ Glauchau-Wurzen.								
HF.	=	„ Herlasgrün-Falkenstein.								

Merkung zu Kol. 13. Von den Lokomotiven sowohl, welche vor 1859 angeschafft sind, als auch von denen, welche später von den Privatbahnen übernommen wurden, konnte leistete Rangirdienst seit ihrer Anschaffung nicht ermittelt werden.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr. der Lokomotiven.	Kategorie	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	Lokomotiven-Reserve- (Dienststunden.)	Lokomotiven-Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogr.)	verbraucht: Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	Bemerkungen: Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).
96	II. VI.	Dresden	22	49 922	95	59	561	1 127 833	379 000	413	847 912	6 736	46 388	
97	"	München	22	42 961	236	40	444	960 675	332 360	1 997	863 999	9 018	35 121	LZ. ZH.
98	"	Berlin	22	38 993	253	105	399	814 274	299 000	2 551	887 415	8 999	35 457	
99	"	Wien	22	22 232	54	32	326	522 213	162 750	391	984 978	8 505	41 286	
100	"	Prag	22	49 150	125	107	313	926 091	392 070	731	907 040	5 667	35 552	ChZ. ZH.
101	"	Mainz	20	51 049	185	108	360	971 860	407 415	483	893 621	7 928	34 939	
102	"	Darmstadt	20	46 618	168	—	427	730 521	355 250	5 400	1 062 250	8 268	40 882	LZ. ZH.
13	"	Trier	16	43 242	304	19	290	835 602	364 500	2 473	641 380	6 499	26 639	ChZ. ZH.
14	"	Cöln	16	34 942	—	62	445	853 787	262 500	2 016	632 303	9 882	26 717	
66	"	Coblenz	16	33 076	2	7	300	525 206	248 250	1 144	720 071	8 162	29 307	
67	"	Hannover	16	31 095	226	35	430	712 406	242 750	5 251	651 604	1 1 383	25 020	LZ. ZH.
68	"	Braunschweig	16	49 874	100	—	480	794 566	361 000	1 544	622 704	8 362	24 873	
164	"	Kufstein	16	30 497	78	107	320	669 611	231 500	1 870	643 417	9 225	22 649	
163	"	Dreihundert	15	30 772	53	39	380	669 474	239 500	1 612	580 256	4 882	25 805	
165	"	Rhein	15	18 518	362	71	122	342 315	151 750	5 295	558 806	7 069	20 474	
166	"	Main	15	43 422	203	97	461	927 978	318 190	4 576	615 588	9 890	22 448	ChZ. LZ. ZH.
167	"	Metz	15	19 973	452	43	163	466 298	150 750	2 395	521 969	3 442	22 280	
168	"	Nancy	15	40 708	—	42	156	922 228	320 275	1 898	608 225	7 233	26 876	RCh. ChZ. ZH.
169	"	Strassburg	15	46 629	105	104	265	887 376	371 880	1 230	631 916	5 227	24 536	ChZ. ZH.
170	"	Paris	15	42 245	161	9	403	713 144	299 250	1 266	582 592	5 283	26 917	
171	"	Carlsruhe	15	33 881	39	11	413	667 231	249 750	237	477 706	3 864	25 597	
172	"	Mühlhausen	15	20 784	174	26	265	496 241	161 000	949	586 639	7 191	24 593	LZ. ZH.
173	"	Waldenburg	15	38 925	222	60	385	871 630	272 500	536	596 126	6 029	22 695	
174	"	Mylau	15	66 967	116	—	435	1 116 520	482 000	1 407	653 034	7 898	27 393	
205	"	Münster	12	52 050	188	50	137	944 972	401 000	427	438 034	6 945	16 890	RE.
209	"	Radeberg	12	54 433	120	53	131	988 831	409 750	328	476 772	6 081	15 617	
214	"	Teplitz	12	41 413	428	8	5	857 181	284 400	5 009	501 012	4 104	21 567	
215	"	Pirna	12	58 698	433	18	10	1 193 027	431 500	500	549 996	2 079	24 481	
216	"	Bern	12	47 672	334	17	15	961 140	329 000	2 329	522 220	2 415	25 054	GD. DCh.
217	"	Luzern	12	48 701	352	13	26	969 505	334 750	2 454	548 619	1 315	24 417	
222	"	Austria	12	56 791	340	19	13	1 157 568	390 200	1 039	524 072	1 916	28 036	
230	"	Hochkirch	12	49 393	274	9	7	1 038 888	337 250	3 781	536 157	2 135	23 709	
11	B. VI.	Kempten	17	39 242	792	6	174	904 425	283 400	1 452	645 164	8 004	27 939	
12	"	Straubing	17	31 770	684	5	115	721 098	203 300	4 951	648 720	6 601	29 628	
15	"	Donau	17	39 108	730	6	184	881 947	260 450	2 621	567 288	6 082	28 651	
22	"	Aschaffenburg	17	26 515	402	34	174	527 988	195 800	741	504 647	4 437	27 327	
145	"	Trient	17	22 569	355	26	92	482 992	154 500	2 370	598 293	3 713	30 071	BD.
146	"	Botzen	17	32 211	414	93	264	535 779	204 350	3 667	600 058	5 085	30 927	
147	"	Zürich	17	44 148	773	1	115	1 026 776	296 350	548	659 602	7 181	27 280	
148	"	Chur	17	42 863	788	14	187	1 015 592	289 450	1 029	556 360	3 644	29 041	
149	"	Mailand	17	34 153	630	20	171	769 767	229 500	479	629 354	8 104	26 209	
572	Hsch. VI.	Lauter	7	38 408	245	694	77	1 097 588	331 250	536	186 078	1 412	8 709	
573	"	Wurzen	7	16 174	359	266	40	468 804	167 500	1 330	183 119	1 367	7 792	
574	"	Oschatz	7	27 022	472	431	58	786 365	252 500	1 834	270 911	1 699	11 254	
575	"	Wilhelm Einert	7	37 390	376	680	71	1 072 813	365 750	553	184 685	1 615	9 011	
576	"	Frankenberg	7	48 992	455	769	102	1 404 630	441 250	1 353	178 824	1 242	8 907	
577	"	Lissabon	7	19 574	343	349	43	558 212	190 550	2 047	283 384	1 224	14 209	LRD.
578	"	Rom	6	44 535	199	725	86	1 283 598	403 250	1 474	199 020	847	11 043	
579	"	Florenz	6	33 399	185	567	77	953 059	317 250	1 774	238 356	986	9 374	
580	"	Neapel	6	44 974	267	715	100	1 274 997	411 250	1 888	218 133	891	10 184	
581	"	Düsseldorf	6	44 917	248	742	96	1 283 029	396 250	1 097	222 446	902	10 605	
582	"	Brüssel	6	37 006	139	619	68	1 056 588	341 000	1 707	236 067	956	9 139	
583	"	Wilh. Seyfferth	6	38 860	495	621	77	1 122 893	361 000	2 465	207 430	894	9 444	
249	II. VI a.	Prometheus	21	33 949	363	88	312	564 296	199 050	3 594	721 312	7 288	39 337	BD.
250	"	Phaëton	21	43 093	495	99	320	693 533	239 900	513	704 172	7 418	41 764	
257	"	Aurora	20	42 258	546	94	300	684 330	243 550	470	681 699	6 724	39 788	
569	"	Saale	26	15 284	228	323	1 492	459 099	157 250	128	722 722	—	53 075	ElN.
570	"	Limmritz	25	19 664	400	457	2 108	592 585	215 000	608	622 287	—	51 440	
571	"	Schlema	25	22 879	179	545	2 227	690 443	223 500	250	589 211	—	48 538	
562	"	Schellenberg	14	29 709	1 006	367	419	548 053	223 550	939	413 299	—	22 308	
563	"	Riesa	14	36 546	980	412	478	648 704	278 750	565	408 994	—	23 281	
564	"	Kieritzsch	14	11 784	586	249	240	233 068	87 850	181	425 303	—	24 530	LRD. LDD.
565	"	Gera	14	32 212	1 035	361	378	553 340	248 700	859	441 350	—	21 675	
566	"	Bautzen	14	33 295	791	356	450	590 325	261 500	2 222	333 784	—	16 675	
567	"	Dahlen	14	22 490	693	332	288	379 120	175 250	656	426 525	—	23 410	
568	"	Althen	14	36 880	789	489	409	659 609	272 200	593	430 817	—	20 748	

1. Staats-Eisenbahnen.

a. Lokomotiven für normalspurige Bahnen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven- Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven- Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogr.)	Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	Bemerkungen. Die Lokomotiven: liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt.)	haben in Reparatur gestanden (Tage.)
B. VI a.	Amsterdam	25	9 817	4 036	1 815	1 993	190 153	186 250	94	667 726	—	48 393		—
"	Siegmar	25	9 820	1 872	683	829	180 517	117 250	1 819	613 656	—	42 679	LRD. EIN.	122
"	Triest	25	8 448	3 163	1 589	1 725	176 137	163 000	387	670 235	—	46 776		4
"	Borsig	24	12 615	1 756	913	966	215 330	140 500	2 825	656 588	—	46 724		124
"	Weser	24	9 833	802	311	353	192 418	93 750	5 714	643 668	—	43 163	LRD. LDD.	171
"	Ronneburg	24	15 765	563	193	237	275 717	130 950	2 650	678 984	—	42 043		99
"	Schmölln	24	10 520	4 533	1 368	1 814	218 873	182 250	493	627 299	—	44 566	LRD. EIN.	39
"	Stein	24	16 072	1 786	1 064	863	281 985	187 000	942	697 692	—	44 868		52
"	Görlitz	24	22 261	594	247	286	400 386	174 100	511	656 434	—	47 030		64
"	Böhlen	24	31 412	770	372	443	569 919	229 750	1 241	641 764	—	45 232		84
"	Posen	24	20 603	870	251	239	356 288	161 300	1 143	667 731	—	48 887		78
"	Lindau	24	25 981	1 010	266	259	464 514	190 250	2 910	589 001	—	39 782		108
"	Breitingen	17	37 897	792	425	497	662 853	288 750	902	457 206	—	27 899	LRD. LDD.	42
"	Mosel	17	15 980	570	219	238	283 311	119 250	804	471 835	—	32 005		72
"	Fährbrücke	17	32 590	963	348	354	580 017	224 500	2 061	507 812	—	25 580		103
"	Gustav Harkort	17	34 100	866	410	403	585 465	281 000	633	493 866	—	30 695		59
"	Elberfeld	17	32 014	671	351	413	574 328	231 750	1 365	543 024	—	21 724		75
"	Weimar	17	38 066	883	411	476	664 127	267 500	985	513 084	—	26 253		39
K. VIII.	Amerika	12	37 058	684	361	127	823 456	348 500	2 385	456 441	5 030	22 004		85
"	Wartburg	12	46 015	538	542	140	1 004 213	439 750	611	435 819	3 566	25 668		13
"	Worms	12	38 653	486	406	129	841 948	399 000	2 093	432 307	4 089	25 470		61
"	Ems	12	46 334	700	487	142	1 012 929	432 050	1 063	440 959	4 492	24 341	DCh.	11
"	Moskau	12	35 269	624	367	157	766 315	350 000	4 078	415 190	3 684	24 224		87
"	Madrid	12	33 456	596	402	128	739 869	322 750	4 531	391 693	3 729	22 817		96
"	Warschau	12	42 089	672	406	133	924 385	387 750	1 794	418 885	4 391	24 482		47
"	Kessler	12	46 160	704	477	182	1 006 959	419 500	936	395 208	4 005	22 454		22
II. III b.	Kamenz	11	19 189	1 027	610	1 137	357 764	190 800	3 225	318 032	9 537	19 424	KP. GD.	52
"	Spremberg	11	17 506	464	285	1 315	1 053 545	211 250	2 179	266 239	13 063	20 423	BD. KP.	73
"	Röhrsdorf	11	22 117	178	788	1 324	363 396	204 150	3 077	259 188	17 944	18 595	KP.	61
"	Kottbus	11	19 286	142	651	1 162	329 224	175 750	1 680	325 382	14 196	18 368		68
"	Senftenberg	11	50 882	270	12	118	1 366 749	418 250	1 132	419 149	8 494	18 609		34
"	Lübben	11	19 835	4 410	614	1 212	507 491	255 900	2 529	304 835	13 751	16 734		56
"	Sorau	11	8 880	2 689	455	1 694	295 869	169 550	2 879	327 828	14 073	15 806	GD.	68
"	Pulsnitz	11	45 489	145	15	91	1 256 356	367 750	2 630	334 495	11 428	19 991		69
"	Fünfhundert	11	21 621	4 997	627	1 283	552 632	296 550	1 132	391 634	9 598	22 339		24
"	Krieg	11	3 884	3 667	624	2 481	194 998	160 250	1 961	268 650	10 382	14 545		36
"	Sedan	11	4 194	3 654	638	2 420	199 108	164 000	2 631	328 881	7 304	15 820		37
"	Wörth	11	17 109	4 011	539	1 299	433 400	241 400	3 919	249 424	14 493	15 063		73
"	Kaiser	11	18 025	4 231	500	1 048	472 801	236 750	2 455	261 655	8 596	14 987	GD. KP.	67
"	Friede	11	32 565	1 067	83	176	910 752	278 350	5 833	348 101	10 585	13 979		141
"	Marienbad	11	22 334	5 271	656	1 404	581 731	297 000	242	252 980	12 210	14 799		1
"	Karlsbad	11	21 954	5 273	678	1 363	557 084	319 750	1 047	298 530	9 549	16 016		21
"	Alsen	10	12 297	1 537	182	404	333 159	135 050	676	241 230	15 365	13 990	GD.	36
"	Düppel	10	12 320	2 568	335	1 427	399 160	179 750	1 308	165 378	18 554	11 823	GD. ZWEL.	53
"	Kissingen	10	16 751	282	145	1 391	1 828 407	245 550	2 056	266 999	7 537	17 491	BD.	49
"	Meissen	10	15 873	656	604	1 100	666 158	201 050	1 145	311 823	12 431	15 305	KP. GD. BD.	47
"	Dux	10	24 969	328	54	299	466 710	165 500	1 874	270 424	12 862	15 927	BZ. ZWEL.	94
"	Borna	10	20 059	349	169	1 405	2 218 800	291 700	935	297 891	7 317	16 120	BD.	25
"	Frohburg	10	38 726	1 945	139	516	1 460 826	366 500	2 941	430 746	5 570	15 641	LZ. ZH.	64
"	Lobstädt	10	17 511	233	151	1 514	1 930 343	278 700	1 032	288 597	8 739	16 446	BD.	31
"	Geithain	10	26 252	1 519	116	480	902 321	239 750	2 431	424 380	7 643	17 138	LZ. ZH.	153
"	Regis	10	35 344	269	59	459	1 100 250	320 000	2 399	396 106	5 840	15 180	ChZ. ZH.	58
"	Rochlitz	10	24 602	3 304	599	1 235	958 264	306 000	105	245 423	4 005	13 722	LZ. LCh.	4
"	Penig	10	11 080	541	111	357	487 653	125 800	53	211 421	15 456	13 541	BD. GD.	1
"	Wittgensdorf	10	28 247	971	214	785	1 265 193	296 850	410	307 883	9 464	12 315	LZ. ZH.	62
"	Narsdorf	10	6 212	656	504	2 042	232 480	175 500	655	251 150	4 960	14 226		48
"	Limbach	10	31 936	749	48	738	2 459 642	372 750	1 487	385 675	5 155	15 344	LZ.	81
"	Rötha	10	39 382	1 903	121	649	1 485 003	385 750	306	291 796	5 104	14 611	LZ. ZH.	25
"	Zwenkau*)	10	29 441	2 892	63	609	1 650 289	339 150	1 622	298 256	7 350	13 270	LZ. LCh.	76
"	St. Privat	10	33 359	1 297	21	878	2 602 723	394 750	1 113	358 410	6 206	14 210	LZ.	105
"	Gravelotte	10	43 749	2 262	109	642	1 638 963	384 000	1 167	330 112	6 661	16 147	LZ. ZH.	82
"	Bitsch	10	30 313	522	124	586	1 123 645	308 750	546	347 475	5 944	12 014		48
"	Breisach	10	33 889	124	15	369	953 057	277 280	2 811	367 255	4 053	17 733	ChZ. RCh. ZH.	95
"	Colmar	10	21 225	263	398	1 048	1 070 706	259 000	2 650	277 887	8 456	10 506	LZ. ZH.	124
"	Forbach	10	36 251	132	75	497	1 143 525	343 250	1 569	338 195	5 223	16 421	ChZ. ZH.	16
"	Villiers	10	24 905	130	570	1 097	1 302 314	318 250	1 004	285 455	5 907	12 916	LZ. ZH.	
"	Beaumont	10	38 052	236	183	839	1 310 679	350 750	956	338 408	8 114	10 396		
"	Kehl	10	29 166	763	145	1 173	897 253	305 750	1 142	375 166	6 180	11 300	ZH. ChZ. LZ.	
"	Pfalzburg	10	30 937	115	680	1 361	1 592 610	372 750	166	258 471	9 462	13 035	LZ. ZH.	

*) Führt vom 1. Januar 1883 an den Namen Pegau.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr. der Lokomotiven.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt)	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerku Die Lokom liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
383	II. IIIb.	Saarburg	10	36 723	272	215	820	1 255 828	363 500	489	334 627	5 937	11 349	ZH. LZ. Ch
384	„	Weissenburg	10	46 075	2 751	120	552	1 705 007	432 000	243	332 728	5 074	16 048	LZ. ZH.
385	„	Genf	10	17 148	192	152	1 453	1 948 952	280 150	1 011	230 216	11 195	13 213	
386	„	Thionville	10	9 181	429	100	231	857 207	122 800	924	247 400	6 786	12 945	BD.
387	„	Thann	10	18 554	213	306	661	2 025 396	279 100	1 763	233 858	14 360	13 212	
388	„	Rosswein	10	44 461	58	35	322	753 379	284 000	1 591	193 688	11 474	16 107	BZ. ZWEL
389	„	Nassau	10	20 935	230	341	731	2 307 527	301 750	1 992	219 111	8 158	12 493	BD.
390	„	Nossen	10	21 303	1 202	166	396	383 169	171 400	2 131	304 658	4 148	15 074	BZ. GD.
391	„	Rosenthal	10	16 990	201	166	1 592	1 927 577	293 850	1 227	238 902	7 467	16 342	BD.
392	„	Wittenberg	10	8 955	2 320	341	982	235 349	131 500	1 121	216 485	13 035	17 816	GD. ZWEL.
393	„	Ulm	10	38 629	458	35	292	654 985	248 750	2 150	168 744	16 903	14 173	
394	„	Brünn	10	35 184	668	61	277	620 851	216 000	1 690	447 166	3 117	17 639	
395	„	Pilsen	10	37 635	518	50	313	634 547	241 000	1 601	218 164	11 149	13 526	BZ. ZWEL.
396	„	Coburg	10	31 075	813	67	302	571 187	188 270	1 047	294 316	7 782	14 886	
397	„	Erfurt	10	48 260	219	25	354	825 116	302 250	1 422	333 927	5 775	17 030	
398	„	Dessau	9	53 054	64	11	99	1 425 625	414 500	1 246	333 328	7 162	18 096	
399	„	Torgau	9	20 402	4 647	631	1 335	522 332	297 150	918	136 631	17 828	14 173	
400	„	Deutschland	9	33 616	1 568	347	400	862 756	305 500	1 329	175 070	14 058	14 324	
401	„	Hörde	9	5 531	4 684	701	2 796	260 515	204 240	88	246 317	10 778	13 858	
402	„	Witten	9	19 739	4 488	587	1 264	505 527	263 610	1 383	254 337	3 806	15 518	GD.
403	„	Bochum	9	17 063	4 182	513	1 029	442 807	236 250	4 470	214 461	9 243	14 731	
404	„	Neuss	9	5 279	4 547	695	2 763	249 952	176 750	188	232 493	9 248	16 479	
405	„	Gladbach	9	22 378	5 517	651	1 386	597 590	341 050	761	344 738	3 340	17 575	
673	„	Montevideo	8	11 929	6 843	1 576	425	367 356	240 750	842	145 708	2 315	7 428	ACh. DCh
674	„	Michigan	8	32 725	714	178	403	1 011 246	343 500	3 930	184 832	4 178	7 905	ACh. LW GlW. DCh. AC
675	„	Schwantild	8	15 236	5 287	1 059	438	395 366	235 000	4 146	145 033	2 443	7 337	
676	„	Milwaukee	8	15 018	6 738	1 356	519	426 855	289 250	2 649	133 254	—	8 905	
677	„	Caracas	8	14 229	6 096	1 089	491	400 095	234 250	3 099	176 351	—	9 973	ACh. DCh
678	„	Providence	8	18 195	8 663	1 517	611	537 481	345 750	592	153 915	—	9 694	
679	„	Bogota	8	15 261	8 331	1 643	528	448 466	303 250	3 603	158 910	—	9 010	
680	„	Newhaven	8	4 088	142	—	90	51 247	42 050	4 403	156 946	—	7 016	
681	„	Rochester	8	27 975	121	30	644	432 907	233 500	224	151 091	—	8 608	HF.
682	„	Newark	8	27 956	89	—	504	378 419	229 500	1 429	111 665	—	5 733	
683	„	Valparaiso	8	11 877	6 919	1 133	346	340 878	224 250	3 146	153 974	—	8 780	ACh. DCh.
495	„	Bahia	5	32 831	2 712	678	748	790 721	309 500	1 145	171 270	3 748	5 401	RtzFl. DCh
496	„	Cuba	5	22 622	2 831	1 031	1 694	760 152	297 750	40	175 497	3 598	6 266	
497	„	Havaña	5	41 197	288	214	1 445	1 329 391	408 500	1 236	185 103	5 938	6 280	GlG. ChZ.
498	„	Kansas	5	24 818	837	268	952	807 118	265 500	2 334	127 037	6 401	4 255	
499	„	Kentucky	5	21 914	927	300	893	723 892	243 750	3 162	168 134	6 825	4 543	GlG. ChZ. GlW.
500	„	Memphis	5	30 109	2 317	669	652	715 197	283 400	2 277	145 071	4 141	4 348	RtzFl. DCh.
501	„	Prairie	5	34 962	457	111	602	972 579	325 000	1 016	172 129	1 393	5 989	GlG. LCh.
502	„	Quebec	5	48 353	211	207	328	1 089 842	351 000	1 346	204 673	4 270	6 331	RCh. ZH. ChZ.
503	„	Santiago	5	29 013	236	55	257	867 774	253 500	626	193 743	1 571	5 996	LCh. ChZ.
504	„	Tennessee	5	31 936	124	277	393	762 000	247 250	957	195 284	1 349	5 525	ZH. ChZ. GlW.
505	„	Utah	5	22 493	289	119	325	612 487	192 900	1 622	171 551	4 167	5 099	LCh. RCh.
506	„	San Francisco	5	24 698	2 901	1 119	1 864	843 981	329 000	121	143 237	3 316	4 968	GlG. ChZ.
376	K. IIIb.	Ischl	10	47 322	—	6	291	1 208 217	415 750	2 993	368 128	2 173	17 259	LCh.
377	„	Essen	10	50 912	66	—	207	1 169 485	380 000	2 036	307 696	3 249	14 498	RCh.
378	„	Gastein	10	56 478	1 046	86	491	1 194 633	342 000	1 098	342 439	5 080	15 858	LZ. ZH.
379	„	Ragatz	10	45 743	53	3	308	1 166 975	376 500	1 988	285 607	4 057	16 376	LCh.
380	„	Pfäffers	10	27 597	209	77	289	826 425	262 500	1 042	271 641	8 934	13 069	ZH. LZ. ChZ
381	„	Wildbad	10	51 741	86	5	171	1 203 251	389 750	1 691	324 278	1 883	14 105	RCh.
382	„	Genua	10	36 890	7	—	121	885 147	273 030	3 221	301 966	3 715	16 272	
421	„	Stolpen	8	45 438	72	93	212	1 033 357	340 750	4 097	299 434	3 264	12 096	ZH. ChZ.
422	„	Neustadt	8	42 305	82	—	273	1 073 938	361 250	3 996	328 478	2 946	13 093	LCh.
423	„	Ebersbach	8	35 904	258	53	284	930 051	296 250	4 323	280 279	7 439	7 923	
424	„	Eybau	8	38 403	339	132	138	960 807	285 750	5 221	345 799	2 033	12 111	
425	„	Colditz	8	46 597	192	58	280	1 131 931	402 500	5 238	262 383	4 787	7 081	
426	„	Bockau	8	30 818	203	25	172	733 373	268 450	4 276	254 805	4 866	6 867	
427	„	Dohna	8	38 741	205	50	233	957 519	335 950	5 558	280 959	5 306	7 124	ZH. ChZ.
428	„	Eibenstock	8	43 962	222	74	348	1 138 514	359 000	4 633	313 910	4 424	7 361	
429	„	Geyer	8	46 687	271	67	272	1 126 443	404 500	4 165	285 552	4 666	8 426	
430	„	Grünthal	8	49 314	42	169	211	1 186 056	369 600	5 257	285 788	3 159	11 757	
431	„	Herrnhut	8	23 111	154	89	80	586 824	169 500	4 087	371 515	2 761	14 648	
432	„	Kohren	8	24 184	508	38	394	1 255 650	261 750	1 105	191 344	3 434	10 902	LZ. ZH. ChZ
433	„	Hartha	8	41 327	81	—	155	978 167	296 000	4 674	360 546	2 168	13 890	RCh.
434	„	Brandis	8	11 450	337	254	571	567 880	147 000	4 615	286 667	4 703	10 018	LZ. ZH.
406	Schw. IIIb.	Boston	9	27 532	1 391	1 044	797	425 696	248 550	448	252 873	6 508	11 655	RE.
407	„	Chicago	9	25 294	242	572	1 113	805 863	261 750	1 205	268 400	6 375	12 722	WW.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	
Nr. der Lokomotiven.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Lokomotiven-Reserve-	Lokomotiven-Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	verbraucht Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven sind geliefert, vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt)
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
10	II. III.	Tiger	25	747	130	298	3 477	55 774	189 050	920	508 163	—	46 605	BI
79	„	Erlau	25	23 126	928	666	1 553	503 114	271 750	1 750	553 914	—	49 248	NB. I
80	„	Lichtenstein	25	2 010	1 663	331	3 394	67 317	258 000	43	542 856	—	51 472	LZ. I
81	„	St. Egidien	25	733	364	328	1 843	28 493	122 500	2 698	492 239	—	46 879	ChZ. I
243	„	Atalante	25	1 598	251	259	3 625	125 207	189 550	588	232 510	—	58 907	BI
244	„	Pillnitz	25	13 590	1 449	385	817	266 701	120 300	1 384	456 182	—	55 655	
245	„	Gravenstein	25	13 540	1 073	439	1 561	311 670	141 400	4 574	512 454	—	63 807	ZWKL.
246	„	Friedland	25	22 631	1 068	693	1 649	490 096	210 750	1 576	551 993	—	64 760	
337	„	Hammerstein	25	786	568	222	3 225	22 562	128 000	41	478 583	—	56 782	ZI
82	„	Glauchau	24	12 335	621	474	1 107	263 626	175 500	1 112	603 838	—	51 809	NB. I
83	„	Schönburg	24	1 563	1 826	316	3 375	53 480	228 000	85	533 901	—	49 949	LZ
84	„	Meerane	24	10 449	1 265	347	1 553	273 257	195 500	3 718	544 339	—	44 334	AZ. GH.
85	„	Hohenstein	24	22 068	719	645	1 460	476 332	258 750	943	578 927	—	50 216	NB. I
247	„	Mercur	21	27 059	512	242	1 560	581 146	205 500	1 073	484 078	25 069	46 212	ZWKL.
248	„	Uranus	21	2 268	548	257	1 604	57 820	116 000	1 418	477 355	22 669	44 418	GD. I
258	„	Bodenbach	20	19 508	914	336	590	1 906 789	290 650	878	314 122	28 236	32 530	BD
259	„	Venus	20	15 030	941	348	1 143	334 246	143 295	2 711	449 490	20 223	40 671	ZWKL.
260	„	Tellus	20	24 095	1 676	361	1 205	414 871	190 600	1 592	444 442	25 232	37 280	
261	„	Pallas	19	34 611	280	11	705	411 252	271 900	999	499 880	21 395	39 885	KP. I
262	„	Ceres	19	18 786	231	6	373	229 491	149 800	533	352 010	24 551	32 375	
263	„	Vesta	19	16 690	2 009	511	536	277 778	187 400	1 095	383 113	24 845	35 686	KP. ND.
338	„	Ehrenstein	19	27 524	459	278	1 722	606 837	225 750	1 121	554 280	21 157	40 965	ZL. ZI.
118	„	Treuen	18	5 783	2 558	553	1 936	302 428	178 600	4 712	431 972	20 173	18 458	LZ. Z
119	„	Lengenfeld	18	1 217	804	202	1 010	39 305	76 000	4 535	328 803	27 878	16 426	ZH. G
120	„	Auerbach	18	10 462	10 651	3 642	633	278 133	291 750	348	374 983	27 757	20 266	RE. CI
121	„	Falkenstein	17	23 808	1 663	214	2 021	1 461 560	352 000	402	370 448	24 624	19 552	LZ. Z
122	„	Oelsnitz	17	1 446	711	68	321	51 361	39 750	15	421 217	16 907	16 609	
123	„	Schöneck	17	4 336	2 697	346	2 828	150 209	219 250	16	399 440	17 768	22 253	ZH. I
124	„	Adorf	17	9 344	9 464	3 342	528	249 573	278 750	388	349 099	19 716	19 833	RE. CI
125	„	Neukirchen	17	3 737	2 353	366	2 839	136 353	206 000	165	305 499	23 426	18 630	ZH. I
126	„	Elster	17	4 312	1 482	576	2 261	219 315	157 500	4 439	381 108	21 217	19 251	LZ. Z
127	„	Brambach	17	2 724	2 095	243	1 970	102 631	139 750	6 362	383 253	23 917	17 767	ZH. I
128	„	Franzensbad	17	20 798	1 269	224	1 651	1 277 338	323 980	192	396 874	22 826	18 514	LZ. Z
129	„	Eger	17	3 349	1 952	341	2 887	115 173	192 750	92	376 400	22 368	21 189	ZH. I
130	„	Bayreuth	17	870	262	321	1 097	27 441	91 000	2 988	423 161	13 730	17 645	ZH. WV
131	„	Amberg	17	6 190	4 817	267	297	268 468	128 500	4 421	460 464	17 774	20 311	ZH. I
132	„	Voigtland	17	22 863	1 674	299	1 678	1 388 442	339 500	402	497 479	15 976	20 687	
133	„	Osterland	17	24 065	1 918	186	1 750	1 471 580	350 000	278	414 815	22 241	21 999	LZ. Z
134	„	Landshut	17	4 264	3 371	235	453	198 936	100 700	5 747	409 608	16 754	18 465	
135	„	Passau	17	21 662	1 616	120	1 747	1 299 197	319 750	351	464 249	13 522	22 787	
136	„	Linz	17	1 769	1 569	1 373	2 421	61 216	209 250	332	469 102	9 604	22 074	LZ. G
264	„	Odin	17	15 463	370	185	399	1 743 376	231 800	4 106	450 878	17 712	36 904	BI
265	„	Thor	17	19 498	2 986	964	726	960 356	278 150	2 528	441 688	16 108	32 428	BD.
266	„	Baldur	17	21 921	201	378	625	2 485 492	324 200	2 058	454 206	14 915	35 456	BI
267	„	Freia	17	7 869	1 470	238	933	184 380	96 550	286	466 754	17 832	37 689	ZWKL
268	„	Iduna	17	20 995	435	149	1 260	457 055	182 000	4 042	438 805	22 938	34 307	
339	„	Mandau	17	23 848	1 646	391	1 159	405 102	180 750	1 414	499 686	17 202	37 543	ZWKL.
269	„	Atlas	16	16 444	780	368	502	1 533 322	241 550	3 559	363 847	14 270	30 188	BD.
270	„	Vulcan	16	16 160	193	248	395	1 794 511	254 350	2 587	341 291	15 142	30 057	BI
271	„	Titan	15	20 953	269	400	755	2 246 611	312 760	1 622	426 999	14 212	28 305	BD.
272	„	Cyclop	15	24 276	158	442	675	2 656 617	324 815	1 032	367 786	10 434	27 087	
273	„	Amazone	15	23 178	127	416	753	2 499 265	335 200	2 411	286 210	18 191	27 842	BI
274	„	Carl der Grosse	15	23 706	2 363	670	835	1 884 214	354 000	1 194	406 102	13 363	29 025	
275	„	Centaur	15	22 403	1 880	599	766	1 924 678	309 850	2 294	363 176	17 805	26 233	BD.
276	„	Gigant	15	22 472	5 139	1 617	1 037	455 736	328 150	621	313 577	10 939	31 522	
277	„	Triton	15	19 607	4 089	1 428	850	396 366	279 900	951	330 268	10 812	30 441	
278	„	Boreas	15	15 738	1 465	431	581	1 074 395	214 750	4 477	378 681	17 249	26 847	BD. KP
279	„	Argo	14	22 537	964	531	897	1 088 654	250 950	992	348 896	16 371	24 223	
280	„	Jason	14	20 761	4 753	1 267	915	416 086	293 750	2 397	319 343	18 597	23 413	KP.
340	„	Hochwald	14	25 357	1 960	377	1 364	464 069	213 660	1 759	433 269	12 025	35 826	ZWKL
341	„	Lausche	14	19 785	3 442	1 255	905	379 488	256 700	825	475 130	11 728	32 507	KP. BD.
35	W. III.	Phönix	30	2 347	955	292	2 124	93 522	138 750	31	572 864	—	69 716	LZ.
36	„	Büffel	30	637	218	86	868	25 795	45 500	84	560 825	—	71 206	LZ.
37	„	Salamander	30	2 485	896	289	2 210	98 761	137 000	84	528 303	—	76 082	LZ. ZI
44	B. III.	Leipzig	27	469	77	242	1 588	11 441	132 250	1 929	459 786	—	55 880	
45	„	Zwickau	27	13	—	378	2 855	102	190 250	36	476 633	—	48 759	LB
46	„	Hof	27	258	11	321	2 409	8 955	207 500	811	505 361	—	47 471	
73	B. IIIa.	Waldheim	29	8 955	6 421	1 515	1 187	352 265	183 250	172	522 408	—	57 389	GD.
225	W. IIIa.	Breslau	29	5 933	6 297	1 221	939	295 297	156 750	3 483	378 437	—	78 310	G
226	„	Wöhlert	29	8 869	8 415	2 137	1 392	414 416	236 500	516	333 800	—	81 352	

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2. Kategorie der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	5.–9. Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	10.–11. Im Betriebsjahre wurden verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogr.)	Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	12.–14. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	15. Bemerkungen. Die Lokomotiven: liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt.)	haben in Reparatur gestanden (Tage.)
II. IIIa.	Eisenach	29	7 540	7 597	1 639	1 256	363 338	205 000	2 308	480 892	—	78 051	GD.	81
K. III.	Borsdorf	16	28 007	631	412	782	638 117	259 250	1 351	392 788	—	27 831	LDD. NB. EIN.	63
„	Leisnig	16	27 720	2 036	1 043	1 305	659 282	305 750	188	331 038	—	24 384	LDD. NB. EIN.	16
„	Deutschenbora	16	31 525	682	669	1 299	690 797	310 750	764	407 710	—	25 475	LDD. RCh.	12
„	Grossbothen	16	26 660	574	650	1 415	584 986	280 000	531	309 179	—	25 268		33
„	Lichtenberg	16	38 475	943	505	921	889 620	343 500	628	421 201	—	27 200	LDD. NB. EIN.	41
„	Grimma	16	20 076	902	565	845	487 875	207 000	4 368	398 408	—	26 536	LDD. NB. EIN.	144
„	Tanndorf	16	31 444	1 566	823	991	740 782	299 750	1 061	383 990	—	28 694		53
„	Sayda	16	4 590	1 827	85	158	209 439	62 750	313	369 835	—	25 963	LRD. LDD.	12
„	Grossenhain	16	26 483	539	424	905	622 951	264 750	1 418	407 152	—	29 306	LDD. NB. EIN.	78
„	Zella	16	23 398	175	384	694	553 813	224 000	2 648	370 014	—	27 979	LDD.	128
„	Pest	15	34 014	1 327	771	1 032	810 618	327 100	496	399 719	—	25 065	LDD. NB. EIN.	26
„	Priestewitz	15	23 440	576	472	1 228	548 717	256 500	487	466 323	—	28 389		24
„	Coswig	15	23 660	197	380	787	576 398	245 250	2 524	404 203	—	26 453	LDD.	114
„	Mannheim	15	29 781	512	479	984	694 846	270 750	1 927	452 720	—	27 063		63
„	Dortmund	14	36 044	795	509	862	838 842	333 750	1 124	434 082	—	23 089		58
„	Minden	14	27 498	876	390	930	656 563	264 500	966	275 891	—	19 422	LDD. NB. EIN.	67
„	Gotha	14	37 689	887	459	965	863 062	327 500	398	437 319	—	21 998		27
„	Aachen	14	32 457	146	549	1 028	782 803	339 000	673	352 752	—	24 181	LDD.	42
„	Giessen	14	30 234	753	409	746	707 759	267 750	4 690	399 220	—	21 133	LDD. NB. EIN.	96
„	Ortrand	14	29 819	636	631	1 172	660 018	319 600	781	345 295	—	20 595	LDD.	53
„	Moldau	8	11 203	956	424	1 015	253 619	175 000	4 132	173 563	—	9 671	LDD. NB. EIN.	142
„	Ruhland	8	20 713	273	346	643	487 060	208 000	4 875	176 789	—	12 008		150
„	Kohlfurt	8	26 353	1 920	877	943	611 768	279 950	2 862	246 668	—	13 008	LDD.	87
„	Triebisch	8	23 297	1 858	883	806	546 435	251 250	3 904	247 981	—	13 704		103
„	Esslingen	8	27 160	1 623	705	788	644 286	274 000	2 867	214 497	—	13 733	LDD. NB. EIN.	105
„	Lohmen	7	8 783	434	297	1 024	195 341	154 250	2 453	190 475	4 736	10 256		82
„	Gmunden	7	5 254	413	335	2 322	118 633	190 000	601	188 095	4 777	10 622	LDD. EIN. RCh.	56
„	Gratz	7	4 805	240	313	2 531	109 654	184 500	612	182 222	4 419	11 193		41
„	Miltitz	7	1 014	277	300	2 669	31 718	171 000	1 103	140 315	5 986	9 116	RCh. NB.	47
Schl. III.	Heidelberg	7	35 591	40	22	574	2 421 766	409 000	495	163 540	—	14 426	LZ.	17
„	Cassel	7	6 694	278	224	1 790	320 101	145 550	3 141	71 388	—	10 359		84
„	Falkenau	7	8 851	402	89	882	517 537	148 000	288	83 851	—	10 796		52
„	Frankenstein	7	7 379	927	338	2 251	307 925	190 250	408	116 210	—	10 736	LZ. ZH.	42
„	Wolfsgefärth	7	20 551	1 610	29	280	1 334 189	243 500	1 452	154 072	—	12 381		78
„	Weischlitz	7	19 093	245	81	903	1 237 597	233 450	2 342	147 106	—	11 251	LZ.	94
„	Berga	7	21 560	396	680	437	639 118	218 250	1 823	132 340	—	13 508	ZFÖ. LZ.	120
„	Elsterberg	7	29 283	60	6	499	1 974 454	314 880	1 136	97 377	—	10 555	LZ.	69
II. VII.	Euler	14	4 640	610	426	1 447	205 158	149 750	3 133	247 824	16 199	17 355	ChLH. RHCh.	97
„	Mariotte	14	989	575	421	2 250	38 267	164 500	3 935	232 012	13 772	14 102	ChAA. ChZ.	113
„	Abrah. G. Werner	14	23 193	793	323	649	473 987	230 000	4 736	322 873	12 689	27 933		113
„	Heinr. Cotta	14	27 863	742	596	806	498 044	273 550	2 796	292 514	8 281	28 768		75
„	Wittekind	13	36 184	694	744	1 032	638 537	341 850	980	274 621	7 918	25 537	BS.	23
„	Friedr. d. Weise	13	32 084	641	219	936	585 232	310 400	2 261	266 152	7 842	25 128		61
„	Kurfürst Moritz	13	34 026	600	649	912	612 581	312 200	1 599	334 090	12 360	25 548		64
„	August d. Starke	13	35 530	485	301	908	613 855	335 300	754	357 765	11 274	22 985		28
„	Keppler	8	19 035	3 409	1 332	1 103	812 014	319 250	338	130 488	—	8 740	RHCh. ChLH.	5
„	Watt	8	16 264	6 418	808	263	280 008	265 200	3 048	129 535	—	8 865	DCh.	96
„	Fulton	8	19 070	7 457	1 118	301	351 757	307 500	1 390	131 604	—	9 257		56
„	Leibnitz	8	21 446	2 212	250	975	540 053	315 250	1 544	146 616	—	7 660	ZFÖ.	47
„	Siegfried	8	15 763	2 944	1 008	1 410	409 825	274 150	561	108 607	—	9 985	WA. ACh. ChAA.	25
„	Breithaupt	8	15 781	5 867	876	308	298 553	272 750	2 243	109 403	—	8 226	DCh.	60
„	Humboldt	8	12 753	1 038	563	910	335 850	184 300	3 072	115 376	—	9 436	WA. RHCh.	93
„	Bernoulli	8	13 565	2 362	1 037	723	570 578	224 500	3 034	146 501	—	8 993	RHCh. ChLH.	69
„	Liebig	8	16 349	6 577	959	260	292 418	301 290	4 056	150 576	—	8 267	DCh.	83
„	Schill	7	6 614	924	455	733	285 353	113 550	2 587	64 704	—	9 465	RHCh. ChLH.	65
„	Volta	7	18 522	1 220	180	773	475 290	257 250	4 136	155 269	—	7 128	ZFÖ.	124
„	Blücher	7	15 023	2 639	1 051	1 046	644 065	263 930	62	90 640	—	8 711	RHCh. ChLH.	—
„	Hengist	6	23 948	2 383	365	1 008	617 007	346 750	162	111 256	3 917	5 706	ZFÖ.	8
„	Horsa	6	24 871	2 203	240	967	638 600	351 800	1 406	143 362	4 784	5 952		57
Schw. VII.	Otto d. Reiche	13	1 642	453	498	2 399	68 155	181 250	1 237	256 015	7 505	20 537	RHCh. ChLH.	21
„	Friedr. d. Streitb.	13	626	575	576	3 286	19 408	258 750	1 048	223 158	12 075	21 451	DCh.	31
„	Albr. d. Beherzte	13	6 772	6 550	1 229	1 222	232 998	247 300	3 228	285 793	9 966	22 428	RtzFl.	77
„	Luther	13	3 095	1 701	507	571	83 036	101 775	1 383	273 538	11 017	18 865		32
„	Stephenson	13	948	728	521	2 837	30 143	201 250	780	186 762	18 321	21 450		21
„	G. E. Lessing	13	594	321	485	2 750	23 971	215 250	1 912	215 227	11 739	19 734	ChAA. DCh.	54
„	Haus Wettin	13	690	674	421	2 332	24 403	176 250	2 072	238 581	14 499	20 658		57
„	Herschel	13	513	367	492	2 707	21 096	178 900	1 139	190 521	13 691	20 121		43
„	Melanchthon	13	2 578	1 791	232	621	92 682	96 475	4 596	179 972	9 806	19 297	RtzFl. RCh.	92
„	Barb. Uttmann	13	1 445	1 467	574	2 313	52 059	211 000	622	115 226	13 866	21 188	RtzFl	28

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	Bemerkungen
Nr. der Lokomotiven.	Kategorie	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Lokomotiven- Reserve-	Lokomotiven- Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	verbraucht Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
60	II. V.	Reichenbach	23	23 476	513	18	559	1 423 538	360 000	2 039	621 922	11 432	50 940	RtzFl.
61	"	Hamburg	23	20 730	789	17	414	1 356 432	350 500	2 517	589 574	10 980	46 908	DCh. GlG
62	"	Magdeburg	23	23 272	506	19	570	1 462 685	372 900	2 698	507 808	11 020	58 132	RtzFl.
63	"	Gebhardsberg	23	25 191	2 921	14	415	1 591 864	372 000	5 272	615 778	10 252	50 531	LCh.
90	"	Nürnberg	23	21 042	111	—	725	1 291 412	333 750	1 953	637 004	12 121	46 432	GlG.
91	"	Reuth	23	31 055	104	2	396	1 882 735	444 250	1 677	480 703	11 041	63 521	
92	"	Bremen	23	23 484	1 007	32	940	1 002 384	264 700	3 795	552 791	13 899	46 680	BZ. ZW
93	"	Frankfurt	23	22 104	1 891	35	812	986 573	244 900	2 320	544 552	12 055	47 449	
94	"	Crimmitschau	23	18 865	1 769	48	933	822 102	241 000	2 332	528 039	15 221	45 608	BZ. ZWE
95	"	Bamberg	23	26 034	1 198	2	912	1 127 599	320 050	2 399	608 834	14 400	44 308	
7	"	Falke	21	20 656	47	1	378	1 242 532	291 950	2 079	531 136	13 129	42 827	LCh.
8	"	Schwan	21	27 680	679	16	719	1 706 518	434 990	1 719	666 552	12 065	37 777	RtzFl.
9	"	Bär	21	13 318	4 527	912	1 911	754 658	300 625	89	602 594	14 666	30 804	BD.
103	"	Regensburg	21	18 703	360	—	559	1 141 923	299 650	2 006	626 779	13 177	38 254	RtzFl.
104	"	Salzburg	21	23 635	19	4	367	1 443 685	332 250	1 677	646 727	15 794	40 630	DCh.
251	"	Granaten	21	9 739	260	1 237	3 053	563 425	206 290	453	351 631	23 484	46 987	Gl
252	"	Edle Krone	21	8 705	7 145	1 007	115	243 535	255 750	4 939	357 305	15 570	39 168	DC
253	"	Silberblick	21	7 151	4 580	702	1 570	258 649	267 625	1 191	329 438	20 236	39 397	DCh.
105	"	Innsbruck	20	26 160	758	13	855	1 190 456	324 500	870	485 045	8 253	32 349	BZ. ZWE
106	"	Augsburg	20	21 830	4	3	438	1 305 240	300 750	4 143	599 657	9 130	40 514	RCh.
107	"	Würzburg	20	23 795	140	10	397	1 440 476	355 800	2 322	622 130	11 126	34 509	DCh.
254	"	Himmelfahrt	20	15 586	12 541	1 790	183	430 543	509 750	545	397 239	12 819	48 656	
255	"	Goldne Pforte	20	10 969	9 049	1 245	128	298 044	365 250	5 466	463 533	13 685	39 412	DC
256	"	Freudenstein	20	12 254	7 689	971	329	430 412	358 250	1 611	462 025	14 519	50 779	
138	"	Neumark	17	4 450	558	10	42	224 425	63 250	4 199	478 237	10 902	23 459	ZF
139	"	Netzschkau	17	33 834	1 698	144	313	1 570 769	444 500	380	590 885	5 865	29 242	
140	"	Herlasgrün	17	33 679	1 158	139	338	1 590 769	439 740	951	514 446	10 863	26 868	
141	"	Heidelspitz	17	37 057	475	56	374	1 728 828	497 750	535	589 426	8 914	26 168	RE.
142	"	Mehltheuer	17	26 791	148	19	212	1 306 082	360 000	6 304	582 603	12 401	21 647	
143	"	Abendberg	17	25 749	310	41	320	1 338 395	371 050	104	511 102	11 226	30 725	
144	"	Bellalp	17	24 264	215	52	206	1 160 136	308 500	375	496 747	11 981	24 851	
151	"	Bellhorn	17	35 876	59	5	525	2 159 450	530 500	1 367	520 942	7 442	33 864	DC
152	"	Birghorn	17	25 474	3 344	22	431	1 603 420	385 750	988	407 989	13 038	30 641	LCh.
154	"	Bötzberg	17	21 517	110	—	1 004	1 317 911	380 750	990	482 738	12 841	28 536	GlG.
155	"	Stockhorn	17	14 276	1 045	111	616	725 299	197 070	2 986	521 261	10 785	26 635	BZ. KP.
156	"	Bundalp	16	14 273	816	155	238	699 642	227 700	78	394 137	15 078	27 902	KP.
158	"	Breithorn	16	27 320	155	3	365	1 709 047	391 750	2 085	430 785	14 783	27 916	DCh. LC
159	"	Klausen	16	34 440	88	9	466	2 105 881	498 750	1 897	356 548	10 312	30 637	DCh.
162	"	Düdengrat	16	30 300	393	72	528	1 851 571	430 500	655	465 141	11 245	30 985	KP.
137	"	Sulzfluh	14	24 896	919	134	210	1 128 105	352 000	416	444 544	6 977	23 927	RE.
150	"	Feehorn	14	26 894	92	—	534	1 585 554	381 250	2 381	361 366	7 225	27 542	LC
153	"	Mont Collon	14	18 825	749	99	343	1 162 748	304 100	1 098	398 125	8 597	28 538	KP. BS
157	"	Franzenshöhe	14	26 008	1 049	120	651	1 501 675	380 160	2 403	383 917	9 660	23 722	KP.
160	"	Fornopass	14	32 106	1 477	120	291	1 531 764	441 500	523	453 817	7 644	18 714	RE.
161	"	Sattelhorn	14	27 691	377	46	515	1 710 992	397 450	1 860	372 768	7 267	26 337	K
177	"	Contoberg	14	11 892	4 320	779	1 623	688 357	281 010	2 971	217 249	13 732	22 951	BD.
178	"	Glyshorn	14	16 718	5 448	765	279	805 433	390 375	4 319	374 039	10 325	27 000	DC
179	"	Untersberg	14	12 666	338	113	361	750 203	181 750	855	343 675	7 138	27 288	KP.
180	"	Sustenhorn	13	10 462	3 209	787	1 551	609 225	252 560	1 579	213 316	16 102	21 741	BD.
192	"	Mönch	12	21 609	2 675	59	470	643 399	335 900	1 388	358 247	6 572	25 693	BS
287	"	Taunus	12	33 387	124	3	452	1 996 621	497 750	1 520	352 099	6 785	26 094	DC
288	"	Semmering	12	24 081	1 493	167	626	1 249 113	328 770	270	354 999	6 369	25 032	GD. BS
289	"	Gotthard	12	17 925	1 503	614	1 583	906 521	280 700	1 644	255 029	8 579	22 795	BZ.
290	"	Simplon	12	31 431	85	18	296	2 116 970	378 450	1 228	375 736	5 705	25 243	Gl
291	"	Splügen	12	32 749	119	11	458	1 958 676	491 500	1 974	360 055	5 925	21 767	DC
292	"	Jungfrau	12	30 769	1 207	42	319	2 031 599	359 450	1 420	411 979	7 287	22 854	GD. I
293	"	Spessart	12	18 542	2 456	616	1 868	873 128	323 650	490	353 253	9 119	24 184	BZ
207	"	Pöhlberg	11	19 734	3 056	27	427	577 028	303 000	3 706	295 489	5 036	20 760	BS
208	"	Pabststein	11	23 281	1 528	168	872	1 227 616	348 700	3 460	269 657	5 940	20 278	DCh. ZW
212	"	Landskrone	11	11 836	1 451	385	1 241	549 439	197 380	1 082	296 703	5 552	21 559	BZ
461	"	Aetna	7	30 937	206	130	883	1 650 991	488 750	404	216 227	5 151	8 172	ZF
462	"	Dolomit	7	25 210	404	—	405	1 494 630	388 250	1 546	216 600	3 723	6 783	
463	"	Faulhorn	7	29 555	567	1	351	1 763 878	430 250	284	216 056	2 920	7 400	
464	"	Hochjoch	7	27 656	561	28	464	1 660 609	407 475	301	179 616	2 719	8 040	
465	"	Julier	7	32 941	670	5	439	1 965 650	499 500	172	186 144	2 727	9 111	ZH. Ch
466	"	Leopoldsberg	7	32 048	598	—	416	1 869 380	454 250	232	193 948	2 398	8 174	
467	"	Matterhorn	7	29 199	653	3	448	1 788 084	421 250	1 377	207 881	3 008	8 187	
468	"	Ortler	7	28 807	698	—	381	1 685 973	418 500	1 267	201 679	2 943	8 068	
469	"	Finstermünz	7	15 602	518	24	237	951 727	231 000	147	148 250	2 178	8 834	

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tage.
H. V.	Niederwald . .	7	30 388	567	—	511	1 795 042	451 045	305	206 241	3 009	7 292		34
„	Rheinstein . .	7	25 176	650	2	318	1 495 896	366 500	734	189 946	3 267	8 742		61
„	Rosstrappe . .	7	26 621	477	10	365	1 567 665	399 750	1 323	208 958	2 762	6 744	ZH. ChZ. LZ.	80
„	Waldspitz . .	7	26 529	549	—	292	1 523 093	369 720	752	191 185	2 576	8 072		69
„	Vesuv	7	26 379	481	16	399	1 583 004	382 305	743	201 985	2 969	7 739		80
„	Heiligenberg .	6	11 826	276	142	752	351 616	174 250	1 916	68 883[1])	2 755[1])	2 317[1])		70
„	Jeschken . . .	6	17 255	194	105	579	573 148	250 750	2 403	66 576	2 663	2 048	WWeida. ZH.	66
„	Inselsberg . .	6	14 821	137	138	475	724 550	225 500	2 130	126 125	5 045	3 318		54
„	Rabenkopf . .	6	9 720	160	101	418	269 221	140 500	998	112 479	4 499	3 127	WWeida.	27
„	Valtenberg . .	6	18 496	139	97	667	773 242	271 000	2 652	119 902	4 796	3 309	WWeida. ZH.	65
„	Bernkogel . .	6	18 608	395	1	269	1 087 415	284 800	2 142	162 380	2 455	3 590	ZH. ChZ. LZ.	120
„	Fuchsberg . .	6	25 962	403	4	366	1 558 503	387 225	419	150 001	2 234	3 981		70
„	Grossglockner .	6	28 861	216	144	748	1 575 336	445 500	1 721	148 429	4 268	3 937	ZH.	52
„	Kaiserkrone . .	6	30 917	392	—	438	2 068 423	448 750	1 410	164 002	5 033	4 207		76
„	Monte Baldo .	6	28 027	547	1	485	1 826 510	436 250	1 298	160 102	3 955	3 651	RCh. ChZ.	91
„	Monte Cristallo	5	35 093	197	1	546	2 339 364	536 750	443	158 929	4 722	4 769		38
„	Rheinfels . . .	5	27 788	490	—	432	1 873 453	403 000	2 233	149 606	3 916	5 403		95
„	Tausend . . .	4	38 087	187	11	339	2 573 266	444 350	2 806	131 045	1 182	4 419		67
„	Fichtelberg . .	4	44 815	135	8	380	3 120 046	516 150	1 556	126 863	1 291	4 743		32
„	Montblanc . .	4	44 204	65	4	450	2 880 780	524 050	921	133 839	1 593	6 146	GD.	31
„	Wellhorn . . .	4	42 177	44	8	340	2 851 463	505 690	1 942	140 541	1 317	3 922		43
„	Sentis	4	43 269	28	7	412	2 932 602	482 000	2 555	145 587	1 686	4 526		52
„	Eiger	4	42 869	72	9	370	2 955 848	541 980	1 579	124 120	1 136	6 270		45
„	Auersberg . .	4	33 840	11	12	297	2 226 712	396 350	1 379	117 172	1 151	6 455		40
„	Colmberg . . .	4	27 118	334	—	226	2 243 238	368 250	2 230	102 386	773	6 441		89
„	Kahlenberg . .	4	29 897	540	—	233	2 522 671	410 750	980	100 246	698	5 739	LRD. LDD.	63
„	Greifenstein . .	4	26 082	181	—	198	2 116 457	334 370	1 674	83 534	556	5 093		115
„	Katzenstein . .	4	24 523	378	—	570	1 652 502	368 630	2 353	94 416	774	3 205	RCh. ChZ.	128
„	Sandberg . . .	4	25 425	236	—	175	2 044 509	325 000	2 907	104 750	802	4 160		123
„	Keilberg . . .	unter 1	33 302	441	—	239	2 767 938	452 000	447	—	—	—	LRD. LDD.	30
„	Waldstein . .	„	31 318	336	—	258	2 592 633	409 000	226	—	—	—		34
„	Titlis	„	36 691	305	15	313	2 426 972	419 300	851	—	—	—	GD.	44
„	Silberhorn . .	„	24 790	271	132	745	1 391 279	397 500	323	—	—	—	ZH.	29
„	Aarjoch . . .	„	37 255	97	12	322	2 602 185	436 250	767	—	—	—	GD.	42
Schw. V.	Pilatus . . .	11	25 433	1 933	149	204	1 180 306	368 500	2 553	334 672	5 696	14 740		79
„	Furka	11	36 966	792	36	270	1 741 769	517 250	167	296 279	2 698	16 603		1
„	Harz	11	21 980	34	59	467	1 114 875	336 250	1 212	317 366	3 492	15 651	ZH. RE.	50
„	Monte Rosa . .	11	28 252	567	58	298	1 342 078	344 250	1 633	333 423	2 919	17 148		78
„	Wetterhorn . .	11	31 261	581	35	305	1 480 233	434 750	1 867	327 788	3 769	16 169		61
„	Bernina . . .	11	31 511	131	9	246	1 516 839	406 550	2 893	324 253	2 925	15 827		78
„	Schreckhorn . .	11	25 946	31	8	513	1 492 857	352 495	2 951	288 799	5 746	22 914	LCh. RCh.	82
„	Zermatt . . .	11	23 350	3 790	21	396	1 423 556	363 250	2 433	326 072	5 400	20 457	LCh.	128
„	Tödi	11	20 499	371	5	283	1 262 372	306 750	474	219 308	3 327	14 474	ZH. ChZ. LZ.	83
„	Grimsel . . .	11	22 592	1 294	41	360	1 290 159	335 750	235	195 555	3 473	16 942		31
„	Rothhorn . . .	10	31 288	753	6	567	2 334 084	490 500	1 252	286 810	4 389	21 156	ChLH. StE.	27
„	Burgberg . . .	10	16 795	903	—	1 308	973 594	291 000	978	259 735	6 288	19 174	ChLH.	33
„	Wendelstein . .	10	15 240	581	—	900	855 148	233 750	1 866	279 559	5 186	19 921	ChLH. LCh.	59
„	Borsberg . . .	10	20 568	987	—	1 376	1 184 350	327 000	1 406	268 519	3 895	13 580		53
„	Scheibenberg .	10	25 878	114	10	361	1 302 140	350 800	629	243 476	3 393	13 581	RE. ZH.	57
„	Gemmi	10	27 004	64	—	545	1 600 424	395 000	2 464	171 206	2 620	13 293	LCh. RCh.	55
„	Watzmann . .	10	23 706	12	2	288	1 450 780	356 250	3 119	272 702	4 741	18 900	DCh. ChZ.	79
„	Albis	9	35 795	126	—	403	2 197 816	554 250	776	242 122	4 810	17 904	DCh. ChZ. GlG.	28
„	Winterberg . .	9	32 064	592	—	440	1 873 964	451 950	208	184 235	2 816	10 343	ChZ. ZH.	18
„	Drachenfels . .	9	35 161	477	24	371	1 738 647	525 750	578	310 986	2 464	12 680	RE. ZH.	32
„	Brocken . . .	9	35 713	1 514	159	356	1 686 863	453 000	294	268 660	2 168	13 900		6
„	Rolandseck . .	9	33 169	91	—	380	1 982 144	481 000	2 093	228 402	4 244	16 816	DCh. ChZ. GlG.	40
„	Loreley . . .	9	32 284	689	1	408	1 935 385	438 300	822	206 831	3 097	12 016	ChZ. ZH. LZ.	22
„	Gaisberg . . .	9	28 109	790	99	309	1 360 020	372 750	3 995	264 308	3 892	8 825	RE. ZH.	84
„	Hirtstein . . .	9	35 623	187	2	530	2 096 757	519 250	898	232 747	3 963	17 366	DCh. LCh.	23
„	Arlberg . . .	8	21 428	98	116	585	1 158 492	329 375	3 491	223 642	5 743	7 718	ZH.	63
„	Brenner . . .	8	13 759	293	6	199	804 208	205 500	22	181 018	3 483	12 203	ZH. ChZ. LZ.	—
„	Donnersberg .	8	13 730	104	2	194	804 886	211 525	118	179 282	2 687	6 707		10
„	Eifel	8	20 866	375	61	674	1 058 420	313 550	51	200 133	3 841	11 763		—
„	Forstenberg .	8	34 992	280	7	1 146	1 662 896	508 250	124	182 322	3 589	11 726	ZH. WWeida.	1
„	Grenzhorn . .	8	27 089	365	9	810	1 302 135	354 900	3 074	209 153	3 842	11 569		73
„	Hohe Salve . .	8	21 284	2 703	18	341	1 319 900	323 700	2 793	214 982	3 717	9 110	LCh.	74
„	Hohe Göll . .	8	30 491	622	23	1 222	1 461 677	433 050	1 985	194 176	3 369	9 199	ZH. WW.	54
„	Karst	8	32 395	140	149	804	1 745 738	509 250	311	191 235	4 453	9 594	ZH.	9
„	Martinswand .	8	20 881	469	—	288	1 254 766	306 500	47	211 586	4 107	10 482	ZH. ChZ. LZ.	—

[1]) Bei Nr. 708 bis 712 bis zum Tage der Uebernahme (1. April 1882) von der Sächs.-Thür. Ostwestbahn.

* Die Lokomotiven Nr. 227, 613 und 617 kamen im Monat Januar, Nr. 620 und 626 im Monat Februar neu in den Dienst.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Kategorie	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt)	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt)
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
516	K. V.	Arnberg	14	26 828	782	1	238	2 120 416	347 750	127	374 083	—	28 015	
517	„	Balmhorn	14	17 180	177	—	207	1 390 217	237 750	5 275	388 943	—	35 135	LRD. LDD.
518	„	Beatenberg	14	17 837	212	—	213	1 397 323	232 000	7 095	397 833	—	30 245	
519	„	Hasliberg	14	18 550	839	1	152	1 346 182	240 500	1 694	378 743	—	30 836	LRD. RCh.
514	„	St. Bernhard	13	28 914	558	—	199	2 376 426	364 750	1 601	401 866	—	33 590	
515	„	Dachstein	13	13 590	303	—	110	1 118 340	177 500	5 202	421 471	—	30 223	
520	„	Bieberstein	13	30 661	215	—	248	2 479 161	385 500	1 639	402 366	—	35 948	LRD. LDD.
521	„	Blümlisalp	13	19 880	475	2	146	1 619 597	244 500	2 079	391 722	—	32 311	
522	„	Kynast	13	33 515	502	—	258	2 764 040	401 500	730	435 723	—	29 401	
523	„	Plassenstein	13	21 903	359	—	280	1 621 587	300 750	1 675	378 903	—	27 412	
524	„	Daubenhorn	13	25 894	268	177	326	1 903 822	389 600	1 337	371 560	—	29 440	LRD. LDD. RCh.
525	„	Distelalp	13	15 652	2 295	3	126	1 242 091	231 750	146	413 482	—	32 662	
526	„	Thorstein	10	22 384	500	—	171	1 883 633	321 000	5 172	252 881	—	24 614	LRD. LDD.
527	„	Kesselberg	10	26 028	591	8	407	1 660 376	391 600	4 930	237 553	—	27 622	RCh. LRD. LDD.
528	„	Dorenberg	9	32 155	323	—	256	2 679 437	432 000	1 373	273 452	—	21 603	
529	„	Zwiselalp	9	27 706	656	—	227	2 257 648	382 250	1 320	252 339	—	24 443	LRD. LDD.
530	Sigl V.	Tauern	8	28 077	350	—	224	2 327 817	409 750	1 467	233 911	—	20 131	
531	„	Engelhorn	8	20 704	690	15	217	1 481 093	321 600	4 767	208 724	—	18 979	LRD. RCh. LDD.
532	„	Axenstein	8	31 232	222	—	251	2 617 952	456 750	1 065	236 190	—	20 467	
533	„	Grindelwald	8	23 112	459	—	162	1 867 266	326 000	4 312	243 186	—	20 615	
534	„	Etzelstock	8	25 395	330	—	187	2 095 448	365 650	1 738	228 439	—	19 260	LRD. LDD.
535	„	Hohenstaufen	8	35 194	396	—	301	2 944 684	488 500	759	236 074	—	20 493	
536	„	Mont Cenis	8	24 312	341	—	209	2 016 643	323 000	4 394	235 273	—	18 971	
537	„	Rigi	8	22 890	198	—	313	1 301 038	301 050	3 553	207 676	—	17 511	RCh. ChZ.
475	Hsch. V.	Badelwand	6	29 212	179	109	785	1 605 976	441 250	1 423	188 088	4 812	4 217	
476	„	Kyffhäuser	6	29 263	160	134	730	1 572 076	449 500	1 740	183 219	4 757	4 066	
477	„	Gotzenalp	6	25 598	114	138	636	1 381 749	401 000	1 340	185 618	4 404	4 569	ZH.
478	„	Schwarzwald	6	28 909	97	79	740	1 563 295	441 250	1 532	183 382	4 504	4 155	
479	„	Odenwald	6	27 556	119	152	782	1 508 847	443 500	1 467	172 293	4 346	4 900	
538	„	Finsteraarhorn	6	28 578	—	—	470	2 319 885	422 750	1 497	161 950	1 749	8 305	
539	„	Galmihorn	6	27 503	85	—	403	2 226 247	389 750	2 219	166 829	1 739	8 360	
540	„	Zugspitz	6	29 758	—	—	413	2 373 658	436 250	1 987	167 069	1 781	8 725	LRD. LDD.
541	„	Glärnisch	6	21 086	—	—	303	1 699 255	314 540	2 952	150 338	1 697	8 713	
542	„	Burgenstein	6	29 129	—	—	414	2 344 836	457 500	1 632	161 120	1 792	9 216	
543	„	Doldenhorn	6	29 261	—	—	380	2 341 285	448 000	1 630	164 345	1 640	7 889	
231	H. Va.	Glückauf	27	14 472	2 667	—	2 305	568 633	238 000	184	470 567	—	69 395	
232	„	Richard	27	3 012	701	95	1 646	118 336	109 850	863	427 726	—	59 578	DCh.
233	„	Tharandt	27	2 366	634	24	728	87 138	56 000	3 735	494 368	—	63 029	
234	„	Neue Hoffnung	19	424	118	189	2 107	9 327	112 000	989	286 964	—	36 128	
88	H. I. T.	Würschnitz	25	4 893	482	135	810	119 398	83 500	4 553	187 433	—	37 073	
86	„	Gössnitz	24	4 955	644	200	906	110 498	96 450	3 784	189 506	—	38 670	GP.
87	„	Schönbörnchen	24	6 959	247	331	1 216	160 207	126 500	2 841	147 005	—	39 104	
89	„	Lugau	24	9 108	492	203	1 217	226 188	151 000	3 683	201 779	—	36 846	
637	„	Greiz	17	26 257	275	795	1 060	456 838	276 600	1 038	439 539	13 913	19 919	NG. ZKl.
638	„	Brunn	17	15 042	83	—	423	322 247	141 600	183	383 446	12 283	18 908	NG.
336	C. I.	Zittau	13	—	83	262	2 608	—	100 025	1 046	20 449	32 977	20 364	BD.
26	H. II. T.	Luchs	31	17 220	349	—	1 139	382 711	192 250	1 524	691 213	—	79 634	OP.
27	„	Wolf	31	10 491	62	317	1 398	453 581	198 500	305	478 704	—	71 815	PlG.
28	„	Hyäne	31	6 551	199	—	448	143 855	80 000	1 877	580 420	—	73 283	OP.
29	„	Eber	31	645	48	283	1 070	28 544	64 000	929	711 080	—	64 779	RCh. ChZ.
33	„	Casuar	31	—	—	—	283	2 837	—	110 975	124	470 217	—	59 764
38	B. II.	Delphin	30	716	131	406	1 819	21 412	122 000	1 683	602 242	—	56 920	
39	„	Vampyr	30	245	23	328	2 593	7 524	198 000	700	528 545	—	50 054	
618	„	Kötzschenbroda	26	38	—	296	2 664	940	142 250	322	497 317	—	47 116	LRD.
†619	„	Elsterwerda	25	—	83	26	251	—	14 500	28	472 015	—	40 870	
621	„	Basel	24	—	230	260	2 462	—	129 750	1 866	428 376	—	37 684	
622	„	Röderau	24	—	115	199	1 768	—	97 750	1 950	472 069	—	38 306	
623	„	Oder	23	2 062	903	356	1 908	50 343	119 000	182	403 117	—	33 784	LRD. GP.
624	„	Oederan	23	3 678	695	733	1 201	83 713	115 000	40	398 227	—	33 645	LRD. LDD.
625	„	Neckar	23	—	115	270	2 335	—	141 000	2 022	447 085	—	40 173	LRD.
632	B. II. T.	Stollen	28	13	—	359	2 714	384	153 750	—[1]	465 280	—	50 708	
†633	„	Erz	28	2 440	205	159	900	57 997	77 250	106	554 189	—	55 516	GP.
634	„	Leder	28	—	106	289	2 301	—	142 000	1 305	470 585	—	46 915	LRD.
639	H. IIIb. T.	Stahl	7	35 160	821	367	584	758 102	327 250	2 369	200 529	—	11 073	
640	„	Granit	7	38 025	1 396	608	783	763 117	364 750	1 550	197 067	—	11 995	ChAA.
641	„	Marmor	7	34 023	23	36	295	843 867	307 750	1 687	194 029	—	12 366	
642	„	Gold	7	30 480	164	669	1 063	629 267	297 050	273	118 328	—	9 251	NG. ZKl.
643	„	Kobalt	7	24 553	2 981	438	561	580 678	292 750	634	170 780	—	7 764	ChAA. NG.
644	„	Nickel	7	23 580	2 218	444	578	568 116	259 000	1 720	128 653	—	6 040	

†) Die Lokomotive Nr. 619 wurde im Monat Februar und Nr. 633 im Monat Juli zerschlagen.

[1]) *Durch Auswechseln* der Metall-Kesselrohre ergab sich ein Erlös von 393 Mark, welcher von den, seit der Anschaffung aufgewendeten Reparaturkosten gekürzt ist.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	
Nr. der Lokomotiven.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefern vorzugsweise auf der Betriebsstrecke (siehe Titel
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
70	II. V. T.	Arbeit	5	3 007	593	190	745	77 748	75 000	1 112	38 993	9 633	4 995	StE
71	„	Gestänge	5	692	183	334	1 673	26 646	108 500	3 381	23 539	10 582	4 364	ChZ. R
72	„	Basis	5	7 459	665	298	1 707	325 633	205 800	93	36 852	9 340	4 295	SZ I
220	„	Dynamit	5	1 355	78	282	1 884	60 736	125 250	1 041	4 128	12 719	4 996	RHCh.
627	„	Steiger	5	28 197	—	—	1 364	692 400	312 250	73	16 056	9 709	4 339	
635	„	Glocke	5	7 327	1 053	533	2 056	177 099	188 750	1 456	23 880	9 757	3 278	StE
636	„	Halde	5	14 530	10	12	734	354 092	172 000	10	10 796	10 338	4 602	
616	„	Berggeist	4	6 319	865	475	1 823	148 661	163 000	1 528	16 391	7 174	4 222	
628	W. VII. T.	Grube	8	2 391	269	216	2 013	31 081	115 500	3 745	3 361	—	10 346	LD
629	„	Kunst	8	1 885	127	238	2 206	22 883	121 250	2 168	4 787	—	9 153	
630	„	Blende	8	1 260	126	257	1 742	22 919	102 250	843	2 848	—	10 921	LDD.
631	„	Curve	8	3 217	—	280	2 639	39 806	153 250	439	4 147	—	11 546	
688	Crlsr.	Sauger	9	5 566	738	161	1 547	82 335	119 500	482	32 465	—	8 886	PB. L
689	VII T.	Klappe	9	3 083	—	283	2 642	38 495	136 250	438	33 939	—	8 700	LD
706	II. VII. T.	Berggiesshübel	2	14 930	943	189	303	208 229	129 450	1 469	44 499	1 184	2 787	PB. S
707	„	Rottwerndorf	2	23 399	640	2	588	358 613	171 500	847	22 144	662	1 611	PI
* 30	„	Dante	unter 1	647	83	88	891	7 836	50 500	165	—	—	—	LRD.
* 31	„	Goethe	„ 1	2 524	177	88	574	67 142	53 250	221	—	—	—	
* 32	„	Schiller	„ 1	210	119	81	734	5 965	38 750	209	—	—	—	GE
* 34	„	Gellert	„ 1	3 365	297	73	536	93 598	58 000	150	—	—	—	
* 40	„	Uhland	„ 1	603	497	234	618	11 444	45 500	181	—	—	—	ChAA.
*614	„	Herder	„ 1	349	379	86	494	6 213	38 000	324	—	—	—	ChA
*615	„	Körner	„ 1	5 238	141	—	120	69 091	37 500	174	—	—	—	HI
		Hierüber:												
†—	K. I. T.	Greif	34	—	—	253	2 538	—	91 950	746	395 895	—	66 511	BI
†—	B. I.	Panther	34	5 470	714	393	172	133 959	53 850	52	671 435	—	68 714	LZ. F
†—	II. I. T.	Crocodil	33	—	—	—	—	—	—	1 124	380 635	—	63 817	—
†—	„	Zschopau	30	2 025	262	224	1 734	48 402	103 450	591	381 778	—	48 106	GI
†—	„	Erzgebirge	30	—	83	23	228	—	13 000	9	345 764	—	39 977	LR
†—	II. II. T.	Alligator	31	—	—	280	2 714	—	113 400	759	705 335	—	65 799	BI
†—	„	Göltzschthal	31	2 821	151	103	416	63 552	48 250	382	488 831	—	65 019	GI
†—	„	Elsterthal	31	11 693	462	468	2 160	274 572	193 050	218	471 633	—	69 426	
†—	II. I.	Juno	31	—	83	—	—	—	750	—	570 698	—	58 887	DC
†—	„	Döbeln	30	3 112	91	744	2 970	130 600	178 250	98	500 202	—	46 123	RC
†—	B. II.	Gazelle	30	251	298	190	1 263	6 257	109 750	2 254	609 982	—	50 871	LR
†—	„	Faust	30	172	115	247	2 499	10 334	136 000	971	399 872	—	53 628	

b. Lokomotiven für schmalspurige Bahnen.

1	II. V. T. K.	———	1	7 812	584	343	480	117 891	69 050	1 226	1 391	25	381	HS. V
2	„	— — ———	1	5 401	40	88	141	99 729	35 700	414	780	16	387	Ws
3	„	· · · ·	1	14 632	47	—	340	271 517	97 900	668	—	—	16	
*4	„	— — ———	unter 1	10 014	153	74	206	164 576	67 950	1 166	—	—	—	HS. V
*5	Hg. VII. T. K.	· · — —	10	928	168	172	80	12 525	9 500	123	—	—	—	HS
		Hauptsumme pro 1882		16 066 200	759 840	231 086	650 935	606 505 326	194 587 963	1 240 714[1]	—	—	—	—
		„ „ 1881		15 798 080	712 680	227 229	647 298	596 558 472	192 170 349	1 289 481	—	—	—	—
		pro 1882 entfielen:												
		1) auf die Staatsbahnen		15 891 803	747 280	230 207	642 718	600 935 514	192 885 679	—	—	—	—	—
		2) „ „ Altenburg-Zeitzer Bahn		21 259	907	24	612	490 801	209 600	—	—	—	—	—
		3) „ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn		12 127	316	354	328	549 565	138 550	—	—	—	—	—
		4) „ „ Zittau-Reichenberger Bahn		129 180	10 307	270	6 385	4 101 842	1 222 050	—	—	—	—	—
		5) „ „ Brückenbergschachtb. b. Zwickau		11 831	1 030	231	892	427 604	132 084	—	—	—	—	—
		Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet resp verbraucht		74 195	2 488	2 181	8 471	1 554 144	788 350	—	—	—	—	—
		Auf den Staatsbahnen wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		15 965 998	749 768	232 388	651 189	602 489 658	193 674 029	—	—	—	—	—

*) Die Lokomotiven Nr. 30, 31, 32, 34, 40, 614 und 615 kamen im Monat September und Nr. 4 (schmalspurig) im Monat Januar neu in den Dienst; die schmalspur Nr. 5 wurde im Monat November als bereits gebrauchte Lokomotive erworben und in Dienst gestellt, die Leistungen bezw. Reparaturkosten vor der Erwerbung sind nicht bekan

†) Von diesen ausrangirten Lokomotiven, welche wieder ersetzt und deshalb in den Bestandsnachweisungen nicht mit enthalten sind, wurden die Lokomotive Erzgeb Juli verkauft, die Lokomotive Göltzschthal im Monat Juni und Lokomotive Juno im Monat Februar zerschlagen.

[1]) Ausschliesslich 393 Mark als Erlös von der Lokomotive Nr. 632; ausserdem wurden noch 1775 Mark für Unterhaltung des Lokomotiven-Zubehörs verwendet.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
Kate-gorie	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogr.)	Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt.)	haben in Reparatur gestanden (Tage.)

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

III.	Zeitz	10	19 689	551	133	965	683 664	258 333	2 391	216 105	8 306	13 823	AZ.	113
,	Meuselwitz	10	25 730	646	17	1 245	937 062	315 000	782	228 121	9 239	16 190		49
,	Wilhelm I.	10	17 467	306	8	824	650 348	247 250	1 991	234 985	9 081	15 394		92
,	Herzog Ernst	10	21 072	590	447	1 114	715 136	271 667	1 613	193 766	11 226	12 787		81
,	Rositz	7	13 943	772	1 440	1 056	392 121	213 650	1 556	120 549	10 205	8 587		103
I. I.	Kriebitzsch	2	32 636	497	—	253	195 744	140 500	1 406	68 382	284	1 090		81
	Hauptsumme pro 1882		130 537	3 362	2 045	5 457	3 574 075	1 446 400	9 739[1]	—	—	—	—	519
	„ „ 1881		138 654	3 853	1 774	5 584	3 608 402	1 589 433	6 612	—	—	—	—	351
	pro 1882 entfielen:													
	nburg-Zeitzer Bahn		130 537	3 362	2 045	5 457	3 574 075	1 446 400	—	—	—	—	—	—
	haben fremde Lokomotiven geleistet		21 539	1 106	28	648	495 941	214 845	—	—	—	—	—	—
	enburg-Zeitzer Bahn wurden von eigenen und fremden Loko- geleistet resp. verbraucht		152 076	4 468	2 073	6 105	4 070 016	1 661 245	—	—	—	—	—	—

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

II. I.	Zwenkau	9	12 535	263	307	356	433 319	122 400	5 010	147 158	4 865	8 277	GM.	220
	Wiprecht von Groitzsch	9	21 173	323	542	621	720 115	203 000	1 123	179 562	5 561	8 703		44
	Lucka	8	23 697	336	579	665	832 625	227 750	1 006	145 065	4 735	8 186		69
	Gaschwitz	8	22 920	333	565	627	779 783	220 167	1 262	136 945	4 551	6 252		96
	Hauptsumme pro 1882		80 325	1 255	1 993	2 269	2 765 842	773 317	8 401[2]	—	—	—	—	429
	„ „ 1881		90 594	1 086	2 270	2 828	3 119 542	868 750	4 453	—	—	—	—	264
	ro 1882 entfielen:													
	aschwitz-Meuselwitzer Bahn		80 045	1 056	1 989	2 233	2 760 702	768 072	—	—	—	—	—	—
	ltenburg-Zeitzer Bahn		280	199	4	36	5 140	5 245	—	—	—	—	—	—
	aben fremde Lokomotiven geleistet rbraucht		12 127	316	354	328	549 565	138 550	—	—	—	—	—	—
	schwitz-Meuselwitzer Bahn demnach von eigenen und fremden iven geleistet resp. verbraucht		92 172	1 372	2 343	2 561	3 310 267	906 622	—	—	—	—	—	—

c. Zittau-Reichenberger Bahn.

I.	Reichenberg	13	1 769	541	166	1 805	34 663	84 500	1 729	13 994	39 608	15 012	GD. BS. ZR.	50
II.	Rich. Hartmann	25	25 326	1 038	808	1 921	541 734	235 500	30	574 367	21 245	57 000	ZWEL. ZL. ZR.	—
	Saturn	23	23 853	1 567	656	1 681	514 432	233 000	373	557 794	23 923	51 725		20
	Jupiter	23	830	195	5	40	12 956	6 000	9	491 259	27 132	45 772		—
	Mars	23	4 251	808	411	3 278	101 164	155 000	1 335	641 640	19 778	55 816	ZL. ZWEL.	54
	Neptun	23	20 599	691	215	1 405	434 689	172 250	4 457	625 714	21 268	55 848		108
	Hauptsumme pro 1882		76 628	4 840	2 261	10 130	1 639 638	886 250	7 933[3]	—	—	—	—	232
	„ „ 1881		82 073	4 979	1 988	9 979	1 735 782	905 250	10 328	—	—	—	—	327
	ro 1882 entfielen:													
	ttau-Reichenberger Bahn		2 463	2 371	80	1 660	86 718	98 200	—	—	—	—	—	—
	aatsbahnen		74 165	2 469	2 181	8 470	1 552 920	788 050	—	—	—	—	—	—
	aben fremde Lokomotiven geleistet brauchte		129 180	10 307	270	6 385	4 101 842	1 222 050	—	—	—	—	—	—
	ittau-Reichenberger Bahn demnach von eigenen und fremden ven geleistet resp. verbraucht		131 643	12 678	350	8 045	4 188 560	1 320 250	—	—	—	—	—	—

[1]) Die Lokomotive Jupiter wurde im Monat April zerschlagen.
[2]) Ausserdem wurden noch 578 Mark für Gleiszins, Fracht und Unterhaltung des Lokomotiven-Zubehörs etc. verwendet.
[3]) „ „ „ „ 789 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „
[4]) „ „ „ „ 1179 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „

Durchschnittsleistung und **Durchschnittsverbrauch** der **Lokomotiven** der Staats-Eisenbahnen pro Stück und volles Jahr.

Verwendung.	Kategorie.	Stückzahl		Durchschnittsleistung pro Stück und volles Jahr.					Durchschnittsverbrauch pro Stück und volles Jahr					
									Heizmaterial in Kilogramm				Reparatur-Kosten	
									pro Nutzkilometer		pro Wagenachsenkilometer			
		am Schlusse des Jahres.	durchschnittlich (auf das volle Jahr reducirt).	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsenkilometer pro Nutzkilometer.	incl.	excl.	incl.	excl.	pro Stück	pro Lokomotiv- u. Rangirkilom. (1 Rangirdienststunde = 10 Kilom.)
				Kilometer.		Dienststunden.			Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.				Mark.	
I) nach den Kategorien:														
Eilzug-Lokomotiven.	H. VI.	32	32,0	41 738,3	193,2	42,8	277,7	19,94	7,467	7,147	0,375	0,358	1 985,38	0,044
	B. VI.	9	9,0	34 731,0	618,1	22,8	164,0	21,97	6,773	6,480	0,308	0,295	1 984,22	0,054
	Hsch. VI.	12	12,0	35 937,6	315,3	598,2	74,6	28,67	9,226	8,847	0,322	0,309	1 504,88	0,041
	H. VI a.	13	13,0	29 234,1	622,4	320,9	724,7	19,19	7,436	6,119	0,388	0,319	890,62	0,024
	B. VI a.	18	18,0	21 321,9	1 472,2	624,2	688,2	17,91	8,778	6,646	0,490	0,371	1 526,61	0,051
	K. VIII.	8	8,0	40 629,2	625,5	431,0	142,3	21,91	9,585	9,156	0,435	0,418	2 186,38	0,051
Personenzug-Lokomotiven.	H. III b.	89	89,0	25 003,6	1 936,6	389,4	886,8	35,75	10,804	8,702	0,302	0,243	1 661,12	0,046
	K. III b.	21	21,0	38 805,9	211,1	60,9	262,1	26,16	8,268	7,932	0,316	0,303	3 586,38	0,086
	Schw. III b.	32	32,0	27 876,7	604,1	659,9	766,8	21,94	9,229	7,004	0,421	0,347	917,09	0,025
	Hsch. III b.	15	15,0	30 738,5	1 458,2	468,2	707,1	29,13	10,509	9,082	0,361	0,312	1 826,80	0,047
Lokomotiven für gemischte Züge.	H. III.	85	85,0	12 326,2	1 429,8	472,1	1 562,1	48,04	16,571	10,070	0,345	0,210	1 766,24	0,060
	W. III.	3	3,0	1 823,0	689,7	222,3	1 734,0	39,88	58,740	14,723	1,473	0,369	49,67	0,003
	B. III.	3	3,0	246,7	29,3	313,7	2 284,0	27,70	—	--	—	—	925,33	0,040
	B. III a.	1	1,0	8 955,0	6 421,0	1 515,0	1 187,0	39,34	20,468	8,951	0,520	0,228	172,00	0,006
	W. III a.	2	2,0	7 401,0	7 356,0	1 679,0	1 165,0	47,95	26,567	11,849	0,554	0,247	1 999,50	0,076
	H. III a.	1	1,0	7 540,0	7 597,0	1 639,0	1 256,0	48,19	27,188	12,153	0,564	0,252	2 308,00	0,088
	K. III.	29	29,0	23 848,1	847,4	520,3	1 096,2	23,45	10,696	8,249	0,456	0,352	1 749,88	0,049
	Schl. III.	8	8,0	18 625,3	494,8	183,6	952,0	58,74	12,771	10,327	0,217	0,176	1 385,33	0,048
	H. VII.	22	22,0	19 705,1	2 399,7	636,9	896,4	23,57	13,644	10,659	0,579	0,452	2 174,22	0,070
	Schw. VII.	10	10,0	1 890,3	1 462,7	553,5	2 103,8	34,28	98,881	43,533	2,883	1,270	1 801,70	0,074
Lastzug-Lokomotiven.	H. V.	103	101,4	25 427,2	1 160,4	149,7	557,9	58,89	14,617	13,383	0,248	0,227	1 690,74	0,053
	Schw. V.	35	35,0	26 660,1	652,9	31,9	518,5	54,65	14,470	13,511	0,265	0,247	1 423,20	0,044
	K. V.	16	16,0	23 667,3	565,9	12,0	222,3	78,85	13,417	12,898	0,170	0,164	2 587,19	0,098
	Sigl V.	8	8,0	26 364,5	373,3	1,9	233,0	78,95	14,187	13,745	0,180	0,174	2 756,88	0,095
	Hsch. V.	11	11,0	27 804,8	68,5	55,6	550,5	68,45	15,188	14,305	0,222	0,209	1 765,36	0,053
	H. V a.	4	4,0	5 068,5	1 030,0	77,0	1 696,5	38,64	25,444	10,044	0,658	0,260	1 442,75	0,083
Diverse Lokomotiven.	H. I. T.	6	6,0	11 202,3	370,5	277,3	938,7	20,76	13,028	8,941	0,628	0,431	2 680,33	0,128
	C. I.	1	1,0	—	83,0	262,0	2 608,0	—	—	—	—	—	1 046,00	0,040
	H. II. T.	5	5,0	6 981,4	131,6	176,6	1 378,4	28,90	18,498	9,640	0,640	0,334	951,80	0,046
	B. II.	9	8,2	821,8	279,9	350,5	2 073,3	24,33	—	—	—	—	1 072,32	0,049
	B. II. T.	3	2,6	943,5	119,6	310,4	227,5	23,80	—	—	—	—	542,69	0,023
	H. III b. T.	16	16,0	31 191,1	1 352,0	439,9	572,3	22,17	9,780	8,587	0,441	0,387	1 684,19	0,044
	Schw. III b. T.	6	6,0	23 374,3	191,2	189,7	583,0	22,17	8,475	7,255	0,382	0,327	2 288,33	0,077
	H. IV.	20	20,0	27 065,0	891,9	297,9	782,0	31,88	11,910	10,263	0,374	0,325	1 585,05	0,044
	H. IV. T.	5	5,0	7 019,2	306,8	593,4	727,6	15,28	16,543	10,666	1,082	0,698	2 721,20	0,186
	H. VIII. T.	5	5,0	9 493,0	1 614,0	14,0	1 380,2	37,37	15,109	8,115	0,404	0,217	2 267,20	0,091
	H. V. T.	31	31,0	6 181,7	559,7	261,1	1 997,4	41,03	27,586	12,797	0,672	0,312	1 807,55	0,068
	W. VII. T.	4	4,0	2 188,3	130,5	247,8	2 150,0	13,33	56,238	12,505	4,218	0,938	1 798,75	0,076
	Crlsr. VII. T.	2	2,0	4 324,5	369,0	222,0	2 094,5	13,97	29,570	7,818	2,117	0,560	460,00	0,018
	H. VII. T.	9	4,2	12 206,0	780,0	200,2	1 156,7	16,15	12,142	7,571	0,752	0,469	890,48	0,037
Lok. für schmalsp. B.	H. V. T. K.	4	3,9	9 707,4	211,3	129,5	299,2	17,27	7,148	6,031	0,414	0,349	890,77	0,069
	Hg. VII. T. K.	1	0,2	4 640,0	840,0	860,0	400,0	13,50	8,237	5,385	0,758	0,399	615,00	0,065
II) nach der Verwendung:														
a) auf normalspurigen Bahnen.														
Eilzug-Lokomotiven		92	92,0	34 438 3	599,2	300,1	371,8	21,19	8,005	7,335	0,378	0,340	1 695,61	0,044
Personenzug-Lokomotiven		157	157,0	27 983,3	1 388,5	408,1	761,6	30,47	9,983	8,376	0,328	0,275	1 782,82	0,048
Lokomotiven für gemischte Züge		164	164,0	14 501,5	1 514,5	514,3	1 401,0	36,93	15,170	10,045	0,411	0,272	1 751,30	0,058
Lastzug-Lokomotiv.		177	175,4	25 240,3	897,5	99,3	530,2	61,22	14,552	13,434	0,238	0,219	1 766,78	0,056
Diverse Lokomotiv.		122	116,0	14 092,9	669,6	293,4	1 348,7	27,71	14,402	9,801	0,520	0,354	1 700,86	0,060
Zurückgestellte Lokomotiven		12	10,2	2 504,3	221,5	286,8	1 636,7	26,14	40,781	10,875	1,560	0,416	706,27	0,037
Gesammtdurchschn. pro 1882		724	714,6	22 428,5	1 061,9	322,4	909,2	37,80	12,123	9,964	0,321	0,264	1 731,75	0,053
Gesammtdurchschn. pro 1881		708	706,7	22 351,7	1 008,5	321,5	915,9	37,76	12,164	9,997	0,322	0,265	1 823,54	0,056
1882 gegen 1881		+16	+7,9	+76,8	+53,4	+0,9	—6,7	+0,04	—0,041	— 0,033	— 0,001	— 0,001	— 91,79	— 0,003
b) auf schmalspurigen Bahnen.														
Schmalspur. Lok.		5	4,1	9 460,2	242,0	165,1	304,1	17,18	7,221	6,015	0,420	0,350	877,32	0,069

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

Lokomotiven-Leistungen und Heizmaterialverbrauch auf den Betriebsstrecken.

triebsstrecken.	Leistungen.						Verbrauch.				
	Lokomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Kilogramm				
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	pro Nutzkilometer.	im Ganzen.	pro Nutzkilometer incl.	pro Nutzkilometer excl.	pro Wagenachsenkilometer incl.	pro Wagenachsenkilometer excl.
	Kilometer.		Dienststunden.				Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.				
					a) **normalspurige Staatsbahnen.**						
g-Zwickau	1 357 286,0	44 984,0	9 519	62 238	60 810 265,4	44,80	15 301 620	11,274	9,065	0,252	0,202
au-Hof	1 768 007,9	72 054,5	7 359	39 273	65 854 686,1	37,25	21 047 421	11,905	10,708	0,320	0,287
g-Borna-Chemnitz	458 920,0	27 153,2	784	6 810	18 721 532,6	40,79	5 230 940	11,398	10,466	0,279	0,257
ch-Wittgensdorf-mnitz	48 932,9	25,9	63	1 583	1 098 553,7	22,45	563 060	11,507	10,110	0,513	0,448
itz-Narsdorf-Penig	60 944,4	583,5	33	3 745	779 812,6	12,80	535 310	8,784	6,119	0,686	0,478
a-Chemnitz	478 835,3	7 413,2	1 861	17 628	20 537 356,8	42,89	5 941 900	12,409	10,714	0,289	0,250
nitz-Zwickau	691 651,5	17 132,0	9 843	45 693	28 410 701,8	41,08	10 839 465	15,672	12,535	0,382	0,305
mnitz-Lugau-Höhl-h	109 672,1	2 271,5	2 116	4 829	6 915 571,1	63,06	1 691 710	15,425	13,168	0,245	0,209
lberg-St. Egidien	78 031,3	4 210,7	1 379	6 895	2 339 626,8	29,98	1 149 130	14,727	10,455	0,491	0,349
nau-Gössnitz-Gera	290 654,4	7 578,4	7 343	17 665	10 272 892,5	35,34	3 761 260	12,941	9,857	0,366	0,279
varzenberg-Zwickau	281 817,8	18 855,2	6 034	23 311	11 173 813,5	39,65	4 833 431	17,151	13,003	0,433	0,328
berg-Niederschlema	25 760,8	62,4	2 347	1 963	337 182,3	13,09	368 400	14,301	9,684	1,093	0,740
nbach-Pl.-Eger	758 234,9	31 558,8	16 537	21 550	23 567 844,5	31,08	9 162 010	12,083	10,354	0,389	0,333
grün-Falkenstein	64 587,7	—	—	1 273	878 229,0	13,60	527 800	8,172	7,324	0,601	0,539
erg-Chemnitz	299 858,2	13 967,0	1 972	4 309	9 026 893,8	30,10	3 175 170	10,589	9,662	0,352	0,321
rt-Annaberg	41 733,4	26,8	876	1 972	895 895,8	21,47	491 440	11,776	9,450	0,549	0,440
ein-Hain.-Chemnitz	149 117,3	1 119,6	885	3 046	3 822 128,3	25,63	1 358 990	9,114	8,121	0,356	0,317
den-Chemnitz	1 106 259,5	171 810,7	31 722	66 325	39 899 340,0	36,07	18 079 508	16,343	12,641	0,453	0,350
bach-Dresden	898 869,8	17 239,1	11 082	40 340	56 056 904,6	62,36	10 793 305	12,006	9,400	0,193	0,151
z-Dresden	1 290 893,5	126 962,9	21 988	58 968	52 418 765,2	40,61	15 338 900	11,882	9,227	0,293	0,227
ız-Arnsdorf-Pirna	316 537,5	29 819,6	11 662	12 549	10 630 715,6	33,58	4 280 980	13,524	10,948	0,403	0,323
-Herrnhut-Löbau	129 279,4	1 037,0	19	1 531	2 610 328,1	20,19	696 520	5,388	4,845	0,267	0,240
-Warnsdorf-Ebers-n-Löbau	254 668,9	4 716,1	2 532	13 985	5 371 952,1	21,09	2 144 310	8,420	5,851	0,399	0,277
fswerda-Zittau	281 972,8	7 848,8	5 724	15 544	7 427 683,2	26,34	2 969 870	10,532	7,755	0,400	0,294
g-Riesa-Dresden	1 641 048,5	57 263,9	27 588	71 721	81 271 999,6	49,52	21 105 870	12,861	10,589	0,260	0,214
nhain-Priestewitz	59 208,1	3 220,5	1 661	8 120	1 624 920,6	27,44	929 420	15,698	9,195	0,572	0,335
g-Döbeln-Dresden	794 772,8	14 730,6	11 274	19 424	25 667 020,3	32,29	8 271 690	10,408	9,070	0,322	0,281
n-Freiberg-Bienen-le	154 476,3	5 260,9	5 392	9 741	3 414 847,5	22,11	1 879 810	12,169	8,807	0,550	0,398
werda-Riesa-Nossen	142 495,2	801,2	1 553	7 366	3 573 460,8	25,08	1 145 050	8,036	5,649	0,320	0,225
ark-Greiz	67 679,2	855,8	27	1 744	1 506 016,9	22,25	644 270	9,519	8,359	0,428	0,376
gefärth-Weischlitz	165 294,7	1 089,4	3 354	8 361	5 176 523,8	31,32	1 773 650	10,730	8,245	0,343	0,263
au-Weida v. 1. April 1882 an	67 619,7	1 031,8	623	2 874	1 954 400,4	28,90	941 484	13,923	11,908	0,482	0,412
itz-Aue-Adorf	482 664,6	26 795,6	5 675	7 959	10 736 570,1	22,24	4 700 440	9,739	8,603	0,438	0,387
-Klingenthal	23 456,0	48,0	1 818	1 542	306 173,6	13,05	283 300	12,078	8,112	0,925	0,621
au-Falkenst.-Oelsnitz	216 773,9	5 204,8	6 706	5 486	4 429 866,7	20,44	2 440 975	11,260	9,609	0,551	0,470
nhain-Fl.-Chemnitz	230 597,3	12 380,0	2 041	5 651	8 565 961,0	37,15	2 761 430	11,975	10,551	0,322	0,284
nhau-Pockau	23 955,8	137,8	15	1 598	531 180,8	22,17	282 200	11,780	8,909	0,531	0,402
en-Schandau	254 336,6	8 455,2	3 088	6 607	5 118 965,4	20,13	2 700 610	10,618	9,177	0,528	0,456
adt-Dürrröhrsdorf	47 345,0	243,7	14	1 078	552 472,8	11,67	388 900	8,214	7,218	0,704	0,619
hau-Wurzen	260 775,7	1 276,4	6 759	5 735	6 309 550,9	24,20	2 289 000	8,778	7,431	0,363	0,307
itz-Gaschwitz	14 361,3	35,5	411	2 013	650 059,7	45,26	282 330	19,659	13,261	0,434	0,293
-Berggiesshübel	37 822,5	1 513,5	32	897	574 753,6	15,20	291 050	7,695	6,488	0,506	0,427
rmalspurige Bahnen	15 927 210,5	748 776,5	231 711	649 942	601 823 419,9	37,79	193 393 929	12,142	9,971	0,321	0,264
					b) **schmalspurige Staatsbahnen.**						
u - Kirchberg - Sau-dorf*)	26 142,6	100,7	90	652	470 107,2	17,98	172 500	6,598	5,806	0,367	0,323
lberg- (während d. Bauzeit	3 293,6	400,1	293	417	45 869,5	13,93	37 000	11,234	6,234	0,807	0,448
edebg. (v. 1. Novbr. 1882 an	9 351,1	490,9	294	178	150 260,9	16,07	70 600	7,550	6,523	0,470	0,406
hmalspurige Bahnen	38 787,3	991,7	677	1 247	666 237,6	17,18	280 100	7,221	6,015	0,420	0,350
er Staatsbahnen	15 965 997,8	749 768,2	232 388	651 189	602 489 657,5	37,74	193 674 029	12,130	—	0,321	—
					c) **normalspurige Privatbahnen.**						
nburg-Zeitz	152 075,8	4 468,0	2 073	6 105	4 070 016,1	26,76	1 661 245	10,924	8,876	0,408	0,332
hwitz-Meuselwitz	92 171,7	1 371,8	2 343	2 561	3 310 266,8	35,91	906 622	9,836	8,205	0,274	0,228
-Reichenberg	131 642,5	12 678,4	350	8 045	4 188 559,7	31,82	1 320 250	10,029	6,943	0,315	0,218

Einschluss der in Werkstättenzügen geleisteten 3730,6 Lokomotiven-Nutzkilometer, 241,5 Lokomotiven-Leerkilometer und 161 377,5 Wagenachsenkilometer.
Einschluss der auf der Strecke Chemnitz-Wüstenbrand geleisteten 51 361,8 Lokomotiven-Nutzkilometer, 352,8 Lokomotiven-Leerkilometer und 3 561 838,0 Wagenachsenkilometer.
" " " Kohlenbahn bei Lugau geleisteten 7 288,6 Lokomotiven-Nutzkilometer, 1 640,6 Lokomotiven-Leerkilometer und 201 914,1 Wagenachsenkilometer.
" " " " " Oelsnitz b. L. " 15 729,8 " " 1 298,1 " " " 361 678,5 "
" " " " " Zwickau " 49 232,9 " " 5 894,9 " " " 2 277 740,8 "
" " " " " Dresden " 65 474,2 " " 11 702,1 " " " 2 528 461,2 "
" " im Kohlenbahndienste " 19 007,1 " " 562,2 " " " 525 588,6 "
" " " " " 2 743,9 " " 20,7 " " " 37 992,6 "
*) Strecke Kirchberg-Saupersdorf v. 1. Novbr. 1882 an.

Dresden,
Druck von C. Heinrich.

A.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

LOKOMOTIVEN

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1883.

Bedeutung der Typen und Zeichen:

in Kolonne 3: T. = Tender-Lokomotive,
K. = Bezeichnung für schmalspurige Lokomotiven;
in Kolonne 4: † = mit Einrichtung zur Dampfheizung der Personenwagen,
⊙ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger,
⊕ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger und zur Dampfheizung der Personenwagen,
× = „ Dampfläutewerk,
⎍ = „ normaler Kuppelung zur direkten Wasserhebung,
⚲ = „ Einrichtung zur Entnahme heissen Kesselwassers;
in Kolonne 9: E. = Eisen,
St. = Stahl;
in Kolonne 29: K. = Kuppelachse,
T. = Treibachse.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	96	H. M.	**Dresden** †	Hartmann in Chemnitz.	1860	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,84	76,66	84,50	1,35
	97	„	**München** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	98	„	**Berlin** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	99	„	**Wien** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	100	„	**Prag** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	101	„	**Mainz** †	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	102	„	**Darmstadt** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	13	„	**Trier** †	„ „ „	1866	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,72	76,66	84,38	1,28
	14	„	**Cöln** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	66	„	**Coblenz** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	67	„	**Hannover** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	68	„	**Braunschweig** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	164	„	**Kufstein** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	163	„	**Dreihundert** †	„ „ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	165	„	**Rhein** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	166	„	**Main** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
32	167	„	**Metz** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	168	„	**Nancy** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	169	„	**Strassburg** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	170	„	**Paris** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	171	„	**Carlsruhe** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	172	„	**Mühlhausen** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	173	„	**Waldenburg** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	174	„	**Mylau** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	205	„	**Münster** †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	8,12	76,66	84,78	1,35
	209	„	**Radeberg** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	214	„	**Teplitz** †	„	1870	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	8,12	76,66	84,78	1,35
	215	„	**Pirna** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	216	„	**Bern** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	217	„	**Luzern** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	222	„	**Austria** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	230	„	**Hochkirch** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	11	B. M.	**Kempten** †	A. Borsig in Berlin.	1865	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,83	76,66	84,49	1,35
	12	„	**Straubing** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	15	„	**Donau** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	22	„	**Aschaffenburg** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
9	145	„	**Trient** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	146	„	**Botzen** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	147	„	**Zürich** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	148	„	**Chur** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	149	„	**Mailand** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	572	Hsch. M.	**Lauter** †	Heuschel & Sohn in Cassel.	1875	406	559	E. 14,0	1 260	3 461	185	40	45	6,80	80,48	87,28	1,38
	573	„	**Wurzen** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	574	„	**Oschatz** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	575	„	**Wilhelm Einert** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	576	„	**Frankenberg** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
12	577	„	**Lissabon** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	578	„	**Rom** †	„	1876	406	559	E. 14,0	1 260	3 461	185	40	45	6,80	80,48	87,28	1,38
	579	„	**Florenz** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	580	„	**Neapel** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	581	„	**Düsseldorf** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	582	„	**Brüssel** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	583	„	**Wilhelm Seyfferth** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	249	H. Ma	**Prometheus** †	Hartmann in Chemnitz.	1861	381	559	E. 15,0	1 200	3 510	178	40	45	6,12	78,53	84,65	1,35
	250	„	**Phaëton** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	257	„	**Aurora** †	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	569	„	**Saale** ×	„ „ „	1856	381	508	E. 14,0	1 172	3 555	178	40	45	5,66	79,54	85,20	1,35
13	570	„	**Limmritz** ×	„ „ „	1857	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	571	„	**Schlema** ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.					**Gewicht.**											
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)				Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die										
der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{\delta_{000}\, d^2\, L\, p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			

senbahnen.

:omotiven.

1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	30,60	10,87	11,23	11,23	33,33	22,46	2 510	44 509,52			96	**Kat. H. VI.** und **B. VI.**: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die gekuppelte Achse liegt hinter der Feuerbüchse, die Vorderachse ist Laufachse und hat über den Achsbüchsen liegende Tragfedern. Nr. 11—15, 22, 66—68, 96—102, 145—149 und 163—174 haben die Tragfedern der Mittel-(Treib-) Achse über den Achsbüchsen und sind erstere mit der Querfeder der Hinterachse durch grosse und kleine Längenbalanciers so verbunden, dass die Drehpunkte der kleinen Balanciers über den Hinterachsbüchsen liegen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Nr. 205, 209, 214—217, 222 und 230 haben die Federn der gekuppelten Achsen unter den Achsbüchsen liegen und sind erstere durch Längenbalanciers verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Bei Nr. 205 und 209 liegt die Vorderachse in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist; die Tragfedern der Vorderachse liegen im Drehgestelle und sind durch einen Querbalancier verbunden. **Zugehörige** Tender: Eilzugtender mit **normaler Kuppelung und** Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			97	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			98	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			99	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			100	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 759,52			101	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 759,52			102	
1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	31,26	11,22	11,20	11,29	33,80	22,58	2 510	44 959,52			13	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			66	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			67	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51	9 650 / 9 230	13 570 / 12 990	68	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			164	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			163	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			165	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			166	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			167	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 910,22			168	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			169	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			170	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			171	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			172	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			173	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			174	
1 875	1 035	159,5	159,5	4 230	33,00	11,35	12,20	12,20	35,75	24,40	2 510	42 259,51			205	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 259,51			209	
1 875	1 035	159,5	159,5	4 230	32,41	10,64	12,14	12,14	34,92	24,28	2 510	42 180,53	9 750 / 9 330	13 650 / 13 070	214	**Zugehörige** Tender: Eilzugtender mit **normaler Kuppelung und** Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			215	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			216	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			217	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			222	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			230	
1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	29,00	10,34	10,65	10,65	31,64	21,30	2 510	39 445,01			11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00			12	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00			15	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00			22	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23	9 650 / 9 230	13 570 / 12 990	145	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23			146	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23			147	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23			148	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23			149	
1 700	1 035	180,0	165,0	4 400	28,00	10,40	10,40	10,40	31,20	20,80	2 930	36 210,22			572	**Kat. Hsch. VI.**: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die gekuppelte Achse liegt hinter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse, die Tragfedern derselben liegen über die der Treib- und Kuppelachse unter den Achsbüchsen. Die Federn der Vorderachse sind mit denen der Mittel-(Treib-)Achse durch Längenbalanciers und die der Kuppelachse durch Querbalancier verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. **Zugehörige** Tender: Eilzugtender Nr. 485—495.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			573	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			574	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			575	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			576	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22	10 035	14 025	577	
700	1 035	180,0	165,0	4 400	28,80	10,50	11,00	10,50	32,00	21,50	2 930	26 310,22			578	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			579	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			580	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			581	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			582	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			583	
845	1 230	159,5	146,0	4 285	26,30	10,83	13,03	5,40	29,26	13,03	1 850	41 148,83	9 430 / 9 010	13 500 / 12 920	249	**Kat. H. VIa.** Nr. 249, 250 und 257: **Rahmen** und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Vorder- und Hinterachse (letztere hinter der Feuerbüchse) sind Laufachsen. 4 ungekuppelte Längsfedern über Mittel- und Vorderachse. 1 Querfeder für die Hinterachse. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender Eilzugtender mit **normaler Kuppelung und** Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 148,83			250	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 748,83			257	
845	1 230	170,0	144,0	4 064	25,00	10,75	11,75	5,00	27,50	11,75	1 800	40 650,00	9 140 / 8 720	13 210 / 12 630	569	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			570	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			571	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	562	II. VIa.	Schellenberg ⊕	Hartmann in Chemnitz.	1868	381	508	E. 15,0	1 177	3 468	180	40	45	5,77	78,47	84,24	0,91
	563	„	Riesa ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	564	„	Kieritzsch ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	565	„	Gera ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	566	„	Bautzen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	567	„	Dahlen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	568	„	Althen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	544	II. VIa.	Amsterdam ⊙	A. Borsig in Berlin.	1857	381	508	E. 15,0	1 151	3 468	182	40	45	5,59	79,34	84,93	0,91
	545	„	Siegmar ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	546	„	Triest ⊙ ✕ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	547	„	Borsig ⊕	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	548	„	Weser ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	549	„	Ronneburg ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	550	„	Schmölln ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	551	„	Stein ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
17	553	„	Böhlen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	554	„	Posen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	555	„	Lindau ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	556	„	Breitingen ⊕	„ „ „	1865	381	508	E. 16,0	1 177	3 468	182	40	45	5,86	79,34	85,20	0,91
	557	„	Mosel ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	558	„	Fährbrücke ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	559	„	Gustav Harkort ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	560	„	Elberfeld ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	561	„	Weimar ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	193	K. VIII.	Amerika †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1870	406	559	E. 13,6	1 230	3 690	187	40	45	7,41	86,74	94,15	1,32
	194	„	Wartburg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	195	„	Worms †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
8	196	„	Ems †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	197	„	Moskau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	198	„	Madrid †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	199	„	Warschau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	200	„	Kessler †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

Personenz

	294	II. IIIb.	Kamenz †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1871	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,24	91,43	1,00
	295	„	Spremberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	296	„	Röhrsdorf †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	297	„	Kottbus †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	298	„	Senftenberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	299	„	Lübben †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	300	„	Sorau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	301	„	Pulsnitz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	302	„	Fünfhundert †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	303	„	Krieg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	304	„	Sedan †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	305	„	Wörth †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	306	„	Kaiser †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	307	„	Friede †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	308	„	Marienbad †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	309	„	Karlsbad †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	201	„	Alsen	„	1872	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	202	„	Düppel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	203	„	Kissingen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	204	„	Meissen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	206	„	Dux	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	310	„	Borna	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	311	„	Frohburg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	312	„	Lobstädt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	313	„	Geithain	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	314	„	Regis †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	315	„	Rochlitz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	316	„	Penig	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	317	„	Wittgensdorf	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Anzahl der Treibachsen (einschl. der gekuppelten).	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Achse: Vorder-	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Achse: Mittel-	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Achse: Hinter-	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\, d^2 . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 064	27,98	10,65	14,10	6,00	30,75	14,10	1 800	33 060,23			562	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			563	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			564	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			565	**Kat. H. VI.**: Nr. 569—571, 562—568 u.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			566	**H. VI.**; Rahmen und Steuerung liegen
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			567	innen, die horizontalen Cylinder aussen.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			568	Vorderachse und Hinterachse (letztere hinter der Feuerbüchse) sind Laufachsen;
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	40 650,00			544	Vorder- und Mittelachse haben über den
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			545	Achsbüchsen liegende, durch Längenbalanciers verbundene Tragfedern, die Hinterachse hat eine Quertragfeder. Nr. 569—571
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00	9 140	13 110	546	haben Stephenson'sche Steuerung mit
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 310,25	8 720	12 530	547	Händel, Nr. 562—568, 544—551 und 553—561
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			548	überdies Expansionsschieber mit beson-
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			549	derem Händel. Nr. 546 u. 569—571 haben
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			550	Ventile zur Dampfentnahme für den Betrieb eines Pulsometers in Elsterwerda.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			551	Zugehörige Tender: Eilzugtender mit
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			553	Kondensationseinrichtung Nr. 386—413; bei
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			554	Nichtbenutzung der Kondensation alle Eil-
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			555	zugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	40 860,23			556	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			557	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			558	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			559	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			560	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			561	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	5 040	34,68	15,85	10,97	10,97	37,79	21,94	2 510	42 259,51			193	**Kat. K. VIII.**: Rahmen und Steuerung
"	"	"	"	"	"	"	Beide Laufachsen zusammen.	"	"	"	"	"	42 259,51			194	liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Die beiden Laufachsen sind in einem
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51	10 570	14 370	195	Drehgestelle mit 2 Längsfedern vereinigt.
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51	10 150	13 790	196	Die Kuppelachse liegt hinter der Feuer-
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			197	büchse. Die Federn der gekuppelten Achsen
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			198	liegen unter den Achsbüchsen und sind
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			199	durch Längenbalanciers gekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Händel. Apparat zum Fahren mit Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			200	Zugehörige Tender: Eilzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

Lokomotiven.

2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,42	11,26	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	42 210,21			294	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21			295	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21			296	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21			297	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			298	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			299	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			300	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			301	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			302	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			303	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			304	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			305	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			306	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	9 620	13 850	307	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	8 990	12 970	308	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			309	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			201	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			202	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			203	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			204	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			206	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			310	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			311	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			312	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			313	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,90			314	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			315	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			316	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			317	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	318	II. IIIb.	Narsdorf	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,10	84,34	91,53	1,60
	319	"	Limbach	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	320	"	Rötha	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	321	"	Pegau*)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	348	"	St. Privat	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	349	"	Gravelotte †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	350	"	Bitsch †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	351	"	Breisach †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	352	"	Colmar	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	353	"	Forbach †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	354	"	Villiers	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	355	"	Beaumont	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	356	"	Kehl	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	357	"	Pfalzburg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	383	"	Saarburg	"	1872	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,10	84,34	91,53	1,60
	384	"	Weissenburg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	385	"	Genf	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	386	"	Thionville	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	387	"	Thann	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	388	"	Rosswein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	389	"	Nassau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	390	"	Nossen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	391	"	Rosenthal	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	392	"	Wittenberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	393	"	Ulm	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	394	"	Brünn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	395	"	Pilsen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	396	"	Coburg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	397	"	Erfurt †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	398	"	Dessau †	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	399	"	Torgau †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	400	"	Deutschland †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	401	"	Hörde †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	402	"	Witten †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	403	"	Bochum †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	404	"	Neuss †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	405	"	Gladbach †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	673	"	Montevideo	"	1874	406	559	E. 15,0	1 300	3 150	213	40	45	7,25	84,34	91,59	1,60
	674	"	Michigan	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	675	"	Schwanfild	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	676	"	Milwaukee	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	677	"	Caracas	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	678	"	Providence	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	679	"	Bogota	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	680	"	New-Haven ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	681	"	Rochester ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	682	"	Newark ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	683	"	Valparaiso	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	495	"	Bahia ✕	"	1877	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,92	86,00	92,92	1,68
	496	"	Cuba	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	497	"	Havaña	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	498	"	Kansas	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	499	"	Kentucky	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	500	"	Memphis ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	501	"	Prairie †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	502	"	Quebec †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	503	"	Santiago †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	504	"	Tennessee †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	505	"	Utah †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	506	"	San Francisco	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	26	"	Arkansas	"	1883	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	27	"	Olympia	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	29	"	Omaha	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	33	"	Texas	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	552	"	Arizona †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

*) Führte bis Ende 1882 den Namen Zwenkau.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die				Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}666\ d^2\ l\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.			der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,42	11,36	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	42 000,00			318	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			319	**Kat. H. III** b.: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse mit oben liegenden durch Querbalancier gekuppelten Federn; die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch Längenbalanciers verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Bei Nr. 673—683 liegt die Vorderachse in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Die Tragfedern der Vorderachse liegen im Drehgestelle und sind durch einen Querbalancier vereinigt. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			320	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			321	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			348	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			349	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 850	350	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,90	8 990	12 970	351	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			352	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,91			353	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			354	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			355	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			356	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			357	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,02	11,41	12,88	12,88	37,17	25,76	3 010	42 000,00			383	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			384	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			385	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			386	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			387	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			388	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			389	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			390	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			391	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			392	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			393	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			394	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			395	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			396	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			397	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			398	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	9 620	13 930	399	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	8 990	13 050	400	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			401	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			402	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			403	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			404	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			405	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,70	12,31	12,73	12,73	38,00	25,40	3 190	50 520,00			673	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 520,00			674	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 520,00			675	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			676	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			677	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			678	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			679	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			680	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			681	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			682	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			683	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	32,80	12,30	12,20	12,20	36,70	24,40	3 010	28 143,00			495	**Kat. H. III** b. Nr. 495—506: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Längsfedern über der Vorder- und unter der Treibachse, eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			496	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			497	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			498	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			499	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			500	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			501	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			502	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			503	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63	10 050	14 200	504	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63	9 420	13 320	505	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			506	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 020,00				**Kat. H. III** b. Nr. 26, 27, 29, 33 u. 552: Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen, Drehgestelle mit zugehörigen Längsfedern, Apparat zum Fahren mit Gegendampf, wie bei Kat. H. III b. Nr. 495 bis 506. Die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch Längenbalanciers verbunden. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 020,00			26	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 020,00			27	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 020,00			29	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 020,00			33	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 020,00			552	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.
	376	K. III b.	Ischl †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,69
	377	„	Essen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	378	„	Gastein †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	379	„	Ragatz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	380	„	Pfäffers †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	381	„	Wildbad †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	382	„	Genua †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	421	„	Stolpen †	„	1874	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,69
	422	„	Neustadt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
21	423	„	Ebersbach †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	424	„	Eybau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	425	„	Colditz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	426	„	Bockau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	427	„	Dohna †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	428	„	Eibenstock †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	429	„	Geyer †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	430	„	Grünthal †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	431	„	Herrnhut †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	432	„	Kohren †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	433	„	Hartha †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	434	„	Brandis †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	406	Schw. III b.	Boston †	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1873	406	559	E. 14,5	1 300	3 152	213	40	45	7,18	84,39	91,57	1,59
	407	„	Chicago †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	408	„	Jackson	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	409	„	Montreal †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	410	„	Brooklyn †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	411	„	New-York	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	412	„	Philadelphia	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	413	„	Richmond †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	414	„	Washington	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	415	„	Cincinnati †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	435	„	Albany †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	436	„	Baltimore †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	437	„	Buffalo †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	438	„	Charleston	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	439	„	Cleveland †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
32	440	„	Detroit †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	441	„	St. Louis †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	442	„	Mobile †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	443	„	Louisville	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	444	„	New-Orleans †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	445	„	Ottawa †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	446	„	Pittsburg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	696	„	Madison ✕	„	1875	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	205	40	45	7,02	83,05	90,07	1,32
	697	„	Maine ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	698	„	Merida ✕	„	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	699	„	Margarita ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	700	„	Minnesota ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	701	„	Montana ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	702	„	Madeira ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	703	„	Maldonado ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	704	„	Martinique ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	705	„	Mendoza ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	480	IIsch. III b.	Alabama †	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,99	86,00	92,99	1,6
	481	„	Carolina	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	482	„	Dakota †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	483	„	Erie †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	484	„	Georgia	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	485	„	Halifax †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
15	486	„	Jersey †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	487	„	Kensington ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
Zahl der Achsen, einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Äusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \, d^2 \, l \, p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	31,29	11,45	11,55	11,55	34,55	23,10	3 010	42 180,54			376	**Kat. K. IIIb.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse mit oben liegenden durch einen Querbalancier gekuppelten Federn; die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch Längenbalanciers verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube, Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			377	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			378	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,54			379	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,54			380	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			381	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			382	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	33,29	10,81	12,89	12,89	36,59	25,78	3 010	48 229,53			421	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			422	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53	9 620	13 930	423	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53	8 990	13 050	424	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			425	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			426	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			427	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			428	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			429	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			430	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			431	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 210,22			432	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 210,22			433	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 180,53			434	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 950	34,17	10,91	13,28	13,28	37,47	26,56	3 010	46 902,01			406	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			407	
"	"	"	"	"	3 980	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			408	
"	"	"	"	"	3 950	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			409	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			410	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			411	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			412	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			413	**Kat. Schw. IIIb.** Nr. 406—415 und 435—446: Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen, Federn, Apparat zum Fahren mit Gegendampf wie bei Kat. K. IIIb. Die Vorderachse liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			414	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01	9 950	14 070	415	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51	9 320	13 190	435	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			436	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			437	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 800,00			438	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			439	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			440	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			441	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			442	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 800,00			443	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			444	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			445	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			446	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	34,10	11,55	13,28	13,28	37,91	26,56	3 010	55 500,00			696	**Kat. Schw. IIIb.** Nr. 696—705: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist; Längsfedern über der Vorder- und unter der Treibachse, eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			697	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			698	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			699	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00	10 060	14 250	700	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00	9 430	13 370	701	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			702	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			703	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			704	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			705	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	31,99	11,06	12,10	11,73	35,79	23,83	3 010	28 709,51			480	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			481	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			482	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51	10 050	14 200	483	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00	9 420	13 320	484	**Kat. Hsch. IIIb.:** Wie bei Kat. H. IIIb. Nr. 495—506. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			485	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			486	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			487	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Längezwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	488	Hsch. IIIb.	Lima †	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,99	86,00	92,99	1,00
	489	„	Mexico ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	490	„	Mississippi †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	491	„	Missouri	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	492	„	Nevada †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	493	„	Ohio ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	494	„	Panama	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
																	Lokomotiven
	1	H. III.	Saxonia	Hartmann in Chemnitz.	1854	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,25
	2	„	Bavaria	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	3	„	Iris	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	4	„	Löwe	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	41	„	Jaguar	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	74	„	Mittweida ❡	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	42	„	Biber	„ „ „	1855	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	43	„	Wallross	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	47	„	Drache	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	48	„	Altenburg	„ „ „	1855	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
	49	„	Werdau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	75	„	Ostrau	„ „ „	1855	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,25
	50	„	Plauen	„ „ „	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
	51	„	Pleisse	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	52	„	Mulde	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	76	„	Stauchitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	77	„	Oberlichtenau	„ „ „	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
	78	„	Ernstthal	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	229	„	Bastei	„ „ „	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
	240	„	Lilienstein	„ „ „	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
	241	„	Spree	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	242	„	Neisse	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	5	„	Hirsch ❡	„ „ „	1857	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
	6	„	Adler ❡	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	10	„	Tiger	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	79	„	Erlau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	80	„	Lichtenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	81	„	St. Egidien	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	243	„	Atalante	„ „ „	1857	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
	244	„	Pillnitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	245	„	Gravenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	246	„	Friedland	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	337	„	Hammerstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	82	„	Glauchau	„ „ „	1858	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
	83	„	Schönburg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	84	„	Meerane	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	85	„	Hohenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	247	„	Mercur	„ „ „	1861	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,68	84,13	90,81	1,25
	248	„	Uranus	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	258	„	Bodenbach	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	259	„	Venus	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	260	„	Tellus	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	261	„	Pallas ✕	„ „ „	1863	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
85	262	„	Ceres ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	263	„	Vesta ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	338	„	Ehrenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	118	„	Treuen	„ „ „	1864	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,88	84,13	91,01	1,25
	119	„	Lengenfeld	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	120	„	Auerbach	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	121	„	Falkenstein	„ „ „	1865	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	122	„	Oelsnitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	123	„	Schöneck ✕ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	124	„	Adorf ✕ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	125	„	Neukirchen ✕ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	126	„	Elster	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	127	„	Brambach	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	128	„	Franzensbad	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \, d^2 . l . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.				Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.	Achse.					Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	31,99	11,96	12,10	11,73	35,79	23,83	3 010	28 627,64			488	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			489	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64	10 050	14 200	490	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00	9 420	13 320	491	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			492	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			493	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			494	
gemischte Züge.																	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	41 400,00			1	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			2	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			3	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			4	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 500,00			41	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	40 500,00			74	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			42	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 500,00			43	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	43 500,00			47	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			48	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			49	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			75	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			50	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			51	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			52	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			76	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	43 500,00			77	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			78	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			229	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			240	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			241	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			242	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	43 661,10	10 230	14 480	5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 661,10	9 420	13 300	6	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	43 661,10			10	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			79	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			80	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			81	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			243	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			244	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			245	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			246	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	42 888,60			337	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	43 500,00			82	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			83	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			84	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			85	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 638,60			247	**Kat. H. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Stephenson'sche Steuerung. Nr. 1—4, 10, 41, 42, 47—52, 118—136, 264 und 266—270 haben Dampfschlittenbremse, Nr. 271—280 Dampfklotzbremse, Nr. 43 hat Dampfbandbremse und Nr. 265 Apparat zum Fahren mit Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			248	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			258	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			259	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			260	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			261	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			262	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			263	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 938,60			338	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,60	8,40	12,75	12,75	33,90	25,50	3 300	42 300,00			118	Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			119	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			120	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			121	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	10 260	14 590	122	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 450	13 560	123	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			124	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			125	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			126	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			127	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			128	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	129	II. III.	Eger	Hartmann in Chemnitz.	1865	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,88	84,13	91,01	1,25
	130	"	Bayreuth	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	131	"	Amberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	132	"	Voigtland	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	133	"	Osterland	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	134	"	Landshut	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	135	"	Passau ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	136	"	Linz ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	264	"	Odin	" " "	"	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,51	84,13	90,64	1,25
	265	"	Thor	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	266	"	Baldur	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	267	"	Freia	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	268	"	Iduna	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	339	"	Mandau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	269	"	Atlas	" " "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	270	"	Vulcan	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	271	"	Titan	" " "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	272	"	Cyclop	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	273	"	Amazone	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	274	"	Carl der Grosse †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	275	"	Centaur †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	276	"	Gigant †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	277	"	Triton †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	278	"	Boreas †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	279	"	Argo †	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	280	"	Jason †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	340	"	Hochwald	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	341	"	Lausche	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,02	84,13	91,16	1,25
3	35	W. III.	Phönix	F. Wöhlert in Berlin.	1852	406	610	E. 16,0	1 180	4 289	180	40	45	7,08	97,04	104,12	1,32
3	36	"	Büffel	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3	37	"	Salamander	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3	44	B. III.	Leipzig	A. Borsig in Berlin.	1855	406	610	E. 14,0	1 220	4 195	182	40	45	7,20	95,88	103,08	1,32
3	45	"	Zwickau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3	46	"	Hof	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	73	B. IIIa.	Waldheim	A. Borsig in Berlin.	1853	381	610	E. 16,0	1 190	3 076	198	40	45	7,61	76,56	84,17	1,27
2	225	W. IIIa.	Breslau	F. Wöhlert in Berlin.	1853	406	610	E. 16,0	1 295	3 207	183	40	45	6,84	73,77	80,61	1,22
2	226	"	Wöhlert	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	228	II. IIIa.	Eisenach	Hartmann in Chemnitz.	1853	406	610	E. 14,5	1 220	3 131	185	40	45	6,47	72,81	79,28	1,18
	584	K. III.	Borsdorf ⊕	E. Kessler in Esslingen.	1866	406	612	E. 15,0	1 180	4 260	180	40	45	7,22	96,39	103,61	1,11
	585	"	Leisnig ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	586	"	Deutschenbora ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	587	"	Grossbothen ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	588	"	Lichtenberg ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	589	"	Grimma ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	590	"	Tanndorf ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	591	"	Sayda ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	592	"	Grossenhain ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	593	"	Zella ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						Gewicht.											
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}65\, d^2 . l . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			durch die Vorder-Achse.	durch die Mittel-Achse.	durch die Hinter-Achse.	im Ganzen.				Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,60	8,40	12,75	12,75	33,90	25,50	3 300	42 300,00			129	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			130	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			131	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			132	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			133	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			134	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			135	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			136	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,00	8,70	12,30	12,30	33,30	24,60	2 720	45 146,55			264	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	45 146,55			265	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,50			266	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,00			267	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,00			268	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 938,00	10 260	14 590	339	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 303,55	9 450	13 560	269	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 278,10			270	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70			271	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70			272	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			273	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			274	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			275	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			276	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			277	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			278	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 856,82			279	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 856,82			280	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 751,35			340	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 751,35			341	
2	1 555	1 035	144,0	136,0	3 270	26,00	6,45	11,40	11,40	29,25	22,80	2 720	39 150,00	10 030	14 270	35	**Kat. W. III.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. H. III. Von den 4 Längsfedern liegen 2 über den Vorderachsbüchsen, 2 zwischen den Treib- und Kuppelachsbüchsen in einer Weise, dass die Wirkung jeder dieser beiden Federn durch einen Balancier auf 2 Achsbüchsen übertragen wird. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfklotzbremse. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	39 150,00	9 400	13 390	36	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 150,00			37	
2	1 555	1 035	170,0	140,0	3 295	28,71	5,80	13,30	13,30	32,40	26,60	3 300	42 633,97	10 090	14 250	44	**Kat. B. III.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen und Federn wie bei Kat. H. III. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfbandbremse bei Nr. 44. Dampfschuhbremse bei Nr. 45 und 46. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 633,97			45	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 633,96	9 460	13 370	46	
2	1 555	1 035	157,0	157,0	4 110	25,10	9,00	9,40	9,40	27,80	18,80	2 390	42 300,00	9 700	13 670	73	**Kat. B. III$_a$., W. III$_a$.** und **H. III$_a$.** Nr. 73, 225, 226, 228: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Achsen, bei Nr. 73 auch Federn und Steuerung wie bei Kat. B. VI.; Nr. 225 u. 226 Federn wie bei Schl. III; Steuerung nach Gooch mit Händel. Nr. 228 hat Längsfedern über der Vorderachse, 2 dergleichen tiefliegende zwischen Treib- u. Kuppelachse. Die Wirkung der letzteren Federn wird auf 4 gleicharmigen über den Achsbüchsen liegenden Längenbalanciers übertragen. Steuerung nach Stephenson mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
2	1 525	1 035	160,0	122,0	4 020	24,00	11,00	8,40	8,40	27,80	16,80	2 770	42 357,40	9 070	12 790	225	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 357,40	9 570	13 870	226	
2	1 540	1 035	145,0	129,0	4 000	23,50	11,20	7,45	7,45	26,10	14,90	2 480	42 382,65	8 910	12 970	228	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	31,82	8,40	13,27	13,27	35,28	26,74	3 550	39 186,05			584	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 186,05			585	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			586	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 186,05			587	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05	10 040	14 160	588	**Kat. K. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Nr. 584—603 mit Dampfschlittenbremse; Stephenson'sche
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05	9 410	13 280	589	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			590	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			591	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			592	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			593	

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Kategorien	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.									
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
29	594	K. III.	Pest ⊕	E. Kessler in Esslingen.	1867	406	612	E. 15,0	1 180	4 260	180	40	45	7,22	96,39	103,61	1,11
	595	„	Priestewitz ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	596	„	Coswig ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	597	„	Mannheim ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	598	„	Dortmund ⊕	„ „ „	1868	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	599	„	Minden ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	600	„	Gotha ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	601	„	Aachen †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	602	„	Giessen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	603	„	Ortrand ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	604	„	Moldau †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,18	94,24	101,42	1,11
	605	„	Ruhland †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	606	„	Kohlfurt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	607	„	Triebisch †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	608	„	Esslingen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	609	„	Lohmen †	„	1875	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,16	94,24	101,40	1,11
	610	„	Gmunden	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	611	„	Gratz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	612	„	Miltitz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
8	663	Schi. III.	Heidelberg	Schichau in Elbing.	1875	432	559	E. 14,0	1 330	4 100	177	45	50	7,00	102,61	109,61	1,55
	664	„	Cassel	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	665	„	Falkenau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	666	„	Frankenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	667	„	Wolfsgefärth	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	668	„	Weischlitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	669	„	Berga	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	670	„	Elsterberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
22	25	II. VII.	Euler	Hartmann in Chemnitz.	1868	406	559	St. 10,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	181	„	Mariotte	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	281	„	Abrah. G. Werner	„ „ „	1868	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	282	„	Heinr. Cotta	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	283	„	Wittekind	„ „ „	1869	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	284	„	Friedrich der Weise	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	285	„	Kurfürst Moritz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	286	„	August der Starke	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	655	„	Keppler	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 14,5	1 280	3 750	182	40	45	6,91	85,79	92,70	1,24
	656	„	Watt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	657	„	Fulton †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	658	„	Leibnitz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	659	„	Siegfried ⨯	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	684	„	Breithaupt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	685	„	Humboldt ⨯	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	686	„	Bernoulli ⨯	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	687	„	Liebig †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	660	„	Schill	„	1875	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	661	„	Volta	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	662	„	Blücher ⨯	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	671	„	Hengist	„	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	672	„	Horsa	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
10	182	Schw. VII.	Otto der Reiche	Schwartzkopff in Berlin.	1869	420	559	St. 10,0	1 305	3 810	184	40	45	6,69	88,12	94,81	1,16
	183	„	Friedr. der Streitbare	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	184	„	Albr. d. Beherzte ⨯ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	185	„	Luther	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	186	„	Stephenson	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	187	„	G. E. Lessing	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	188	„	Hans Wettin ⨯ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	189	„	Herschel ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	190	„	Melanchthon ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	191	„	Barb. Uttmann ⨯ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						Gewicht.											
Anzahl der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}098\ d^2\ l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	31,82	8,49	13,37	13,37	35,23	26,74	3 550	39 186,05			594	Steuerung bei Nr. 584—603 und 609—612 mit Händel und bei Nr. 604—608 mit Schraube. Nr. 604—612 mit Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: zu Nr. 584—600, 602 und 603 die Personen- und Güterzugtender mit Kondensationseinrichtung Nr. 441—472 (s. auch Kat. K. V.); bei Nichtbenutzung der Kondensation zu Nr. 584—600, 602, 603, sowie zu Nr. 601 und 604—612 alle Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			595	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			596	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06			597	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06			598	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06			599	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06			600	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 186,06			601	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 186,06			602	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06	10 040 / 9 410	14 160 / 13 280	603	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	55 386,06			604	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06			605	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06			606	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06			607	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06			608	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	37 500,00			609	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 500,00			610	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 500,00			611	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 500,00			612	
2	1 525	1 020	178,0	159,0	3 295	30,86	9,22	12,71	12,71	34,64	25,42	3 690	47 700,00			663	**Kat. Schi. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern liegen 2 über den Laufachsbüchsen, die übrigen unter den Treib- und Kuppelachsbüchsen, verbunden durch Längenbalanciers. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			664	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			665	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00	10 440 / 9 810	14 680 / 13 800	666 / 667	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			668	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			669	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			670	
2	1 390	—	170,0	—	2 600	25,08	14,12	—	14,47	28,59	28,59	3 380	37 500,00	9 380 / 8 750	13 890 / 13 010	25 / 181	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00				
2	1 390	—	170,0	—	2 600	24,48	13,86	—	14,22	28,08	28,08	3 380	37 666,45			281	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 681,65			282	
2	1 555	—	170,0	—	2 600	25,05	14,33	—	14,32	28,65	28,65	3 020	36 000,00	9 590 / 8 960	14 100 / 13 220	283 / 284	**Kat. H. VII.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die 2 gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse. Die Federn sind ungekuppelt und liegen bei Nr. 25, 181, 281—286 über und bei Nr. 655—662, 671, 672 und 684—687 unter den Achsbüchsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 25, 181, 283—286; mit Schraube bei Nr. 281 und 282. Allan'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 655—662, 671, 672 und 684—687. Apparat zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 281—286, 655—662, 671, 672, 685 und 687. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	36 000,00			285	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	36 000,00			286	
2	1 390	—	170,0	—	2 600	25,69	14,74	—	14,55	29,29	29,29	3 580	58 500,00			655	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 713,34			656	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 713,34			657	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			658	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			659	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 513,34			684	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 300,00	9 380 / 8 750	13 890 / 13 010	685 / 686	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 300,00				
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 513,34			687	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			660	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			661	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 500,00			662	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	44 000,00			671	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	44 000,00			672	
2	1 555	—	170,0	—	2 590	24,10	14,50	—	13,30	27,80	27,80	3 230	37 500,00			182	**Kat. Schw. VII.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei H. VII. Von den 4 unter den Achsbüchsen liegenden Federn sind die beiden der Hinterachse durch einen Querbalancier verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			183	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			184	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			185	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00	9 220 / 8 590	13 790 / 12 910	186 / 187	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			188	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			189	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	38 904,00			190	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	38 904,00			191	

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Kategorien	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.									
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			

Lastzu

60	H. V.	Reichenbach ×	Hartmann in Chemnitz.	1859	457	610	E.	16,0	1 278	4 202	197	40	45	7,76	104,05	111,83	1,35
61	"	Hamburg ×	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
62	"	Magdeburg ×	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
63	"	Gebhardsberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
90	"	Nürnberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
91	"	Reuth	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
92	"	Bremen	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
93	"	Frankfurt	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
94	"	Crimmitschau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
95	"	Bamberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7	"	Falke	" " "	1861	457	610	E.	16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
8	"	Schwan ×	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
9	"	Bär	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
103	"	Regensburg ×	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
104	"	Salzburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
251	"	Granaten	" " "	1861	457	610	E.	16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
252	"	Edle Krone	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
253	"	Silberblick	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
105	"	Innsbruck	" " "	1862	457	610	E.	16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
106	"	Augsburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
107	"	Würzburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
254	"	Himmelfahrt	" " "	1862	457	610	E.	16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
255	"	Goldne Pforte	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
256	"	Freudenstein	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
138	"	Neumark	" " "	1865	457	610	E.	16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,79	104,23	112,02	1,30
139	"	Netzschkau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
140	"	Herlasgrün	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
141	"	Heidelspitz	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
142	"	Mehltheuer	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
143	"	Abendberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
144	"	Bellalp	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
151	"	Bellhorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
152	"	Birghorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
154	"	Bötzberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
155	"	Stockhorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
156	"	Bundalp	" " "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
158	"	Breithorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
159	"	Klausen	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
162	"	Düdengrat	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
137	"	Sulzfluh	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
150	"	Feehorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
153	"	Mont Collon	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
157	"	Franzenshöhe	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
160	"	Fornopass	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
161	"	Sattelhorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
177	"	Contoberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
178	"	Glyshorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
179	"	Untersberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
180	"	Sustenhorn	" " "	1869	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
192	"	Mönch	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	457	610	E.	15,0	1 278	4 209	199	40	45	7,88	105,29	113,17	1,41
287	"	Taunus		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
103 288	"	Semmering	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
289	"	Gotthard ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
290	"	Simplon	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
291	"	Splügen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
292	"	Jungfrau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
293	"	Spessart ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
207	"	Pöhlberg	"	1871	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
208	"	Pabststein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
212	"	Landskrone ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
461	"	Aetna ⎍	"	1875	457	610	E.	15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04	1,41
462	"	Dolomit	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
463	"	Faulhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
464	"	Hochjoch	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
465	"	Julier	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
466	"	Leopoldsberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

A. Bestand an Lokomotiven.

Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						Gewicht.											
Anzahl der Achsen: Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen: durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen: durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen: durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen: im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \, d^2 \, L \, p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender: Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender: Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	51 600,00			60	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			61	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			62	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			63	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			90	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			91	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			92	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			93	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			94	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			95	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	47 850,00			7	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			8	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			9	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			103	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			104	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,20	12,50	12,50	37,20	37,20	4 670	47 661,00			251	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00			252	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00			253	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	47 850,00			105	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			106	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			107	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,20	12,50	12,50	37,20	37,20	4 670	47 661,00			254	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00			255	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00			256	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,35	11,20	13,10	13,10	37,40	37,40	4 670	48 750,00	10 010	14 720	138	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00	9 380	13 840	139	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			140	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			141	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			142	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			143	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			144	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			151	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			152	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			154	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			155	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			156	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			158	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			159	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			162	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			137	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			150	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			153	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			157	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			160	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			161	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00			177	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00			178	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00			179	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00			180	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	34,00	12,55	12,75	12,75	38,05	38,05	4 670	45 000,00			192	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			287	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			288	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			289	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00	10 110	14 820	290	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00	9 480	13 940	291	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			292	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			293	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			207	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			208	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			212	
3	1 390	—	159,5	—	3 400	34,40	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	41 700,00			461	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			462	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00	10 360	14 970	463	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00	9 730	14 090	464	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			465	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			466	

Kat. H. V.: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse. Die 6 Längsfedern, von denen die der beiden hinteren Achsen durch Längenbalanciers gekuppelt sind, liegen bei Nr. 7—9, 60—63, 90—95, 103—107, 137—144, 150—162, 177—180, 251—256 über den Achsbüchsen, bei Nr. 192, 207, 208, 210—212, 227, 287—293, 332—335, 358—363, 461—474, 507—513, 613, 617, 620, 626 und 708—712 unter denselben. Gooch'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 7—9, 60—63, 90—95, 103—107, 137—144, 150—162, 177—180, 192, 251—256, 287—293; mit Schraube bei Nr. 207, 208 und 212; Allan'sche Steuerung mit Schraube bei Nr. 210, 211, 227, 332—335, 358—363, 461—474, 507—513, 613, 617, 620, 626 und 708—712. Apparat zum Fahren mit Gegendampf und Dampfklotzbremse bei Nr. 192, 207, 208, 210—212, 227, 287—293, 332—335, 358—363, 461—474, 507 bis 513, 613, 617, 620, 626 und 708—712; Dampfschlittenbremse bei Nr. 7—9, 61, 62, 90—95, 104, 105, 138—143, 151, 152, 155, 156, 158, 159, 162, 252, 253 und 256; Dampfbandbremse bei Nr. 160; Dampfklotzbremse bei Nr. 60, 63, 103, 106, 107, 137, 144, 150, 153, 154, 157, 161, 177—180, 251, 254 und 255. Rauchverbrennungsapparat bei Nr. 91.

Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Kategorien	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.								
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.		
	467	H. V.	Matterhorn	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1875	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04
	468	"	Ortler	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	469	"	Finstermünz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	470	"	Niederwald	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	471	"	Rheinstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	472	"	Rosstrappe	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	473	"	Waldspitz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	474	"	Vesuv	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	708	"	Heiligenberg	"	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04
	709	"	Jeschken	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	710	"	Inselsberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	711	"	Rabenkopf	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	712	"	Valtenberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	507	"	Bernkogel	"	"	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,98	106,85	114,83
	508	"	Fuchsberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	509	"	Grossglockner	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	510	"	Kaiserkrone	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	511	"	Monte Baldo	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	512	"	Monte Cristallo	"	1877	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	513	"	Rheinfels	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	210	"	Tausend	"	1878	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86
	211	"	Fichtelberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	332	"	Montblanc	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	333	"	Wellhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	334	"	Sentis	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	335	"	Eiger	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	358	"	Auersberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	359	"	Colmberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	360	"	Kahlenberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	361	"	Greifenstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	362	"	Katzenstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	363	"	Sandberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	227	"	Keilberg	"	1882	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86
	613	"	Waldstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	617	"	Titlis	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	620	"	Silberhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	626	"	Aarjoch	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	322	Schw. V.	Pilatus	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1871	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03
	323	"	Furka	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	324	"	Harz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	325	"	Monte Rosa	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	326	"	Wetterhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	327	"	Bernina	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	328	"	Schreckhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	329	"	Zermatt	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	330	"	Tödi	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	331	"	Grimsel	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	369	"	Rothhorn ×	"	1872	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03
	370	"	Burgberg ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	371	"	Wendelstein ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	372	"	Borsberg ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	373	"	Scheibenberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	374	"	Gemmi ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	375	"	Watzmann	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
35	416	"	Albis	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	417	"	Winterberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	418	"	Drachenfels	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	419	"	Brocken	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	447	"	Rolandseck	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	448	"	Loreley	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	449	"	Gaisberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	450	"	Hirtstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	451	"	Arlberg	"	1874	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03
	452	"	Brenner	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	453	"	Donnersberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	454	"	Eifel	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	455	"	Forstenberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.					**Gewicht.**											
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)														
der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-	Mittel-	Hinter-Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}506\ d^2.\ l.\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
1 390	—	159,5	—	3 400	34,40	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	41 700,00			467	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			468	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			469	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			470	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			471	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			472	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			473	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			474	
1 390	—	159,5	—	3 400	34,40	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	40 000,00			708	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			709	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			710	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			711	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			712	
1 390	—	170,0	—	3 400	34,50	13,90	12,55	12,55	39,00	39,00	4 670	28 143,00			507	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			508	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			509	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			510	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00	10 360	14 970	511	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			512	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00	9 730	14 090	513	
1 390	—	170,0	—	3 400	34,50	13,90	12,55	12,55	39,00	39,00	4 670	45 000,00			210	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			211	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			332	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			333	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			334	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			335	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			358	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			359	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			360	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			361	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			362	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			363	
1 390	—	170,0	—	3 400	34,85	13,85	12,75	12,75	39,35	39,35	4 670	30 400,00			227	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			613	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			617	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			620	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			626	
1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,50	12,40	12,40	37,30	37,30	4 670	45 258,75			322	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			323	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			324	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			325	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			326	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			327	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			328	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			329	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			330	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			331	
1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,50	12,40	12,40	37,30	37,30	4 670	46 391,30	10 110	14 820	369	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 391,30			370	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75	9 480	13 940	371	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			372	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			373	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			374	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 456,80			375	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			416	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			417	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			418	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			419	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			447	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			448	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			449	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			450	
1 390	—	159,5	—	3 350	33,75	12,80	12,80	12,80	37,90	37,90	4 670	56 756,65			451	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65	10 310	14 820	452	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,60			453	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65	9 680	13 940	454	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			455	

Kat. Schw. V.: Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen, Federn, Bremse etc. wie bei Nr. 192 der Kat. H. V. Bei Nr. 322 bis 331 Gooch'sche Steuerung mit Schraube; bei Nr. 369—375, 416—419 und 447—460 Allan'sche Steuerung mit Schraube.

Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	456	Schw. V.	Grenzhorn	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) in Berlin.	1874	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41
	457	„	Hohe Salve	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	458	„	Hohe Göll	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	459	„	Karst	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	460	„	Martinswand	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	516	K. V.	Arnlberg ⊙	E. Kessler in Esslingen.	1868	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	197	40	45	7,70	108,46	116,16	1,30
	517	„	Balmhorn ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	518	„	Beatenberg ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	519	„	Hasliberg ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	514	„	St. Bernhard ⊙	„ „ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	515	„	Dachstein ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	520	„	Bieberstein ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	521	„	Blümlisalp ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
16	522	„	Kynast ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	523	„	Plassenstein ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	524	„	Daubenhorn ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	525	„	Distelalp ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	526	„	Thorstein	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	213	40	45	8,24	117,27	125,51	1,44
	527	„	Kesselberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	528	„	Dorenberg	„	1873	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	529	„	Zwieselalp	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	530	Sigl V.	Tauern	G. Sigl in Wien.	1874	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,35	113,42	121,77	1,53
	531	„	Engelhorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	532	„	Axenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
8	533	„	Grindelwald	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	534	„	Etzelstock	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	535	„	Hohenstaufen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	536	„	Mont Cenis	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	537	„	Rigi	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	475	Hsch. V.	Badelwand	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,09	106,85	114,84	1,41
	476	„	Kyffhäuser	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	477	„	Gotzenalp	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	478	„	Schwarzwald	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	479	„	Odenwald	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
11	538	„	Finsteraarhorn	„	1876	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,05	113,42	121,47	1,53
	539	„	Galmihorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	540	„	Zugspitz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	541	„	Glärnisch	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	542	„	Burgenstein	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	543	„	Doldenhorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	231	H. V.	Glückauf ✕	Hartmann in Chemnitz.	1855	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,68	84,47	91,15	1,25
	232	„	Richard ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
4	233	„	Tharandt ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	234	„	Neue Hoffnung	„ „ „	1863	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,57	84,47	91,04	1,25

Dive

	88	H. I. T.	Würschnitz	Hartmann in Chemnitz.	1857	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,98
	86	„	Gössnitz	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
6	87	„	Schönbörnchen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	89	„	Lugau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	637	„	Greiz	„ „ „	1865	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,98
	638	„	Brunn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1	336	C. I.	Zittau	Cockerill in Seraing resp. Egeedorff in Linden und eigene Werkstatt.	1847/1869	355	559	E. 12,0	1 040	3 939	117	45	50	5,25	65,17	70,42	0,99

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Zahl der gekuppelten, einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{7} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	1 390	—	159,5	—	3 350	33,75	12,30	12,80	12,80	37,90	37,90	4 670	56 756,65			456	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65	10 310	14 820	457	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65	9 680	13 940	458	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			459	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,50			460	
3	1 380	—	165,0	—	3 330	34,30	12,25	13,35	13,35	38,95	38,95	4 170	49 050,00			516	**Kat. K. V.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind 4 durch Längenbalanciers gekuppelt und zwar bei Nr. 514—525 Mittel- mit Hinterachsfedern, bei Nr. 526—529 Mittel- mit Vorderachsfedern. Ferner haben Nr. 514 bis 525 Stephenson'sche Steuerung mit Händel und Dampfschlittenbremse, hingegen Nr. 526—529 Stephenson'sche Steuerung mit Schraube und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: zu Nr. 514—525 die Personen- und Güterzugtender mit Kondensationseinrichtung Nr. 441—472 (s. auch Kat. K. III.); bei Nichtbenutzung der Kondensation zu Nr. 514—525, sowie zu Nr. 526—529 alle Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	5 000	49 050,00			517	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	49 050,00			518	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	49 050,00			519	
"	"	—	181,0	—	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			514	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00	10 300	14 730	515	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00	9 670	13 850	520	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			521	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			522	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	4 170	44 400,00			523	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	5 000	44 400,00			524	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			525	
3	1 380	—	181,0	—	3 330	33,50	11,16	13,17	13,17	37,50	37,50	5 000	43 350,00			526	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,00	10 390	14 810	527	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,00	9 720	13 900	528	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,00			529	
3	1 380	—	181,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	46 500,00			530	**Kat. Sigl V.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. K. V. Längsfedern der Treib- und hinteren Kuppelachse liegen unten und sind durch Längenbalanciers verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf und Dampfklotzbremse. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			531	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			532	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00	10 390	14 810	533	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00	9 720	13 900	534	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			535	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			536	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			537	
3	1 380	—	170,0	—	3 400	35,00	13,30	12,80	12,80	38,90	38,90	4 710	30 600,00			475	**Kat. Hsch. V.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. K. V. Die Längsfedern, welche zwischen der Treib- und hinteren Kuppelachse durch Längenbalanciers verbunden sind, liegen unter den Achsbüchsen. Nr. 475—479 Allan'sche Steuerung mit Schraube und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Nr. 538—543 Stephenson'sche Steuerung mit Schraube. Sämmtlich mit Dampfklotzbremse. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00	10 360	14 970	476	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00	9 730	14 090	477	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00			478	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00			479	
3	1 380	—	180,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	29 325,00			538	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			539	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00	10 440	14 880	540	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00	9 810	14 000	541	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			542	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			543	
3	1 390	—	159,5	—	3 050	23,65	8,73	8,89	8,78	26,40	26,40	2 680	42 300,00			231	**Kat. H. V.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. H. V. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Die 6 Längsfedern sind nicht gekuppelt. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 990	14 430	232	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 360	13 550	233	
3	1 390	—	159,5	—	3 050	25,00	9,30	9,50	9,15	27,75	27,75	2 680	45 000,00			234	

okomotiven.

2	1 570	1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	1 860	43 500,00			88	**Kat. H. I. T.** und **C. I.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Federn sind die der gekuppelten Achsen durch Längenbalanciers verbunden, ausgenommen bei Nr. 336 mit durchaus ungekuppelten Federn. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Bei Nr. 86 bis 89 Schraubenbremse, bei Nr. 637 und 638 ausser Schraubenbremse an den Hinterrädern auch Dampfschlittenbremse. Wasserbehälter von 2,22 cbm und Kohlenraum von 1,30 cbm Inhalt. Zugehöriger Tender: zu Nr. 336 Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 020	43 500,00	3 200	9 150	86	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			87	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			89	
2	1 570	1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	2 170	47 148,00	3 200	8 990	637	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 148,00			638	
2	1 550	1 050	152,0	140,0	3 145	23,94	6,53	9,78	9,83	26,14	19,61	2 320	44 094,00	9 910	13 940	336	
														9 280	13 060		

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche. (Quadratmeter.)
1	28	II. II. T.	**Hyäne** ×	Hartmann in Chemnitz.	1851	381	610	E. 12,0	1 040	4 013	139	40	45	5,82	70,12	75,95	1,95
8	38	B. II.	**Delphin**	A. Borsig in Berlin.	1852	381	610	E. 14,0	1 072	4 167	143	40	45	6,05	74,90	80,95	1,12
	39	,,	**Vampyr**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	618	B. II.	**Kötzschenbroda** ⊙	A. Borsig in Berlin.	1856	381	610	E. 11,5	1 072	4 198	143	40	45	5,04	75,41	80,45	0,98
	621	,,	**Basel** ⊙	,, ,, ,,	1858	381	610	E. 12,0	1 072	4 198	143	40	45	5,08	75,46	80,54	0,99
	622	,,	**Röderau** ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	623	,,	**Oder** ⊙	,, ,, ,,	1859	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	624	,,	**Oederan** ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	625	,,	**Neckar**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
2	632	B. II. T.	**Stollen**	A. Borsig in Berlin.	1854	381	610	E. 13,0	1 072	3 465	143	40	45	4,78	62,28	67,06	0,81
	634	,,	**Leder**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
16	639	II.IIIb. T.	**Stahl**	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1875	415	559	E. 12,5	1 150	3 165	176	40	45	6,55	70,02	76,57	1,17
	640	,,	**Granit**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	641	,,	**Marmor**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	642	,,	**Gold**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	643	,,	**Kobalt**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	644	,,	**Nickel**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	645	,,	**Arsen**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	646	,,	**Basalt**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	647	,,	**Silber**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	648	,,	**Kalk**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	649	,,	**Albit**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	650	,,	**Epidot**	,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	651	,,	**Topas**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	652	,,	**Felsit**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	653	,,	**Demant**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	654	,,	**Korund**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
6	690	Schw. IIIb. T.	**Alabaster**	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) in Berlin.	1874	420	559	E. 11,0	1 129	3 165	156	45	50	6,12	69,81	75,94	1,29
	691	,,	**Granat**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	692	,,	**Saphir** × ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	693	,,	**Onyx** × ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	694	,,	**Opal** × ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	695	,,	**Jaspis** × ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	54	II. IV.	**Hundert**	Hartmann in Chemnitz.	1858	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
	55	,,	**Wiesenburg**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	56	,,	**Hartenstein**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	57	,,	**Aue**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	109	,,	**London**	,, ,, ,,	1863	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

A. Bestand an Lokomotiven.

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.					Gewicht.								Lokomotive nebst Tender.			
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)				Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die										
der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}008\ d^2 . l . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
1 555	1 035	159,5	140,0	3 300	25,72	6,53	12,81	12,81	32,15	25,62	1 910	40 007,78	3 300	8 940	28	**Kat. H. II. T.** und **B. II.** Nr. 38 und 39: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Bei Nr. 28 Wasserbehälter von 2,83 cbm und Kohlenraum von 1,20 cbm Inhalt. Schraubenbremse auf die Hinterräder wirkend, ausserdem Heberleinbremse. Bei Nr. 38 und 39 Dampfschlittenbremse. Zugehörige Tender: zu Nr. 38 und 39 Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
1 555	1 035	157,0	143,0	3 280	23,75	5,80	10,60	10,60	27,00	21,20	2 390	34 781,00	9 910	14 030	38	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 781,00	9 280	13 150	39	
1 380	1 035	144,0	117,0	3 350	23,52	6,28	10,15	10,15	26,58	20,30	2 310	38 850,00			618	**Kat. B. II.** Nr. 618 und 621—625: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse. Bei der Vorderachse als Laufachse, liegen die Tragfedern über den Achsbüchsen. Für die Treib- und Kuppelachse sind 2 Längsfedern angeordnet, die durch darüber liegende Balanciers auf die Achsbüchsen drücken. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender Nr. 415—417, 423, 425, 430 und 431.
1 380	1 035	144,0	117,0	3 350	23,52	6,28	10,15	10,15	26,58	20,30	2 310	41 100,00			621	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00	9 400	14 000	622	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			623	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			624	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			625	
1 380	1 035	144,0	128,0	3 840	26,00	11,50	11,50	6,00	29,00	23,00	2 690	35 700,00	3 840	8 730	632	**Kat. B. II. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die Vorderachse ist Kuppelachse. Die Längsfedern der Treibachsen sind gekuppelt und liegen über den Achsbüchsen. Die hinter der Feuerbüchse liegende feste Laufachse hat eine oben liegende Querfeder. Schraubenklotzbremse auf die Laufräder wirkend. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter von 4,00 cbm und Kohlenraum von 1,20 cbm Inhalt.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35 700,00			634	
1 390	925	180,0	157,0	4 026	31,23	14,63	14,63	9,42	38,68	29,26	3 740	51 900,00			639	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			640	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			641	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			642	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			643	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			644	**Kat. H. IIIb. T.** u. **Schw. IIIb. T.:** Rahmen u. Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; von den 2 gekuppelten Achsen ist die vordere Kuppelachse. Die hinter der Feuerbüchse liegende Laufachse hat verschiebbare Achsbüchsen mit oben liegender Querfeder, mit Ausnahme von Nr. 640, 645 und 653, wo die Laufachse um einen Zapfen über ihrer Mitte drehbar ist. Die Federn der Treibachsen sind durch Längenbalanciers gekuppelt u. liegen unter den Achsbüchsen. Klotzbremse auf die Mittelräder, bei H. IIIb. T. durch Kniehebel, bei Schw. IIIb. T. durch Schraube wirkend. Allan'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter von 3,60 cbm und Kohlenraum von 1,30 cbm Inhalt.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00	4 026	8 570	645	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			646	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			647	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			648	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			649	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			650	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			651	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			652	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			653	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00	4 026	8 655	654	
1 390	925	170,0	157,0	4 025	29,60	13,60	13,60	9,40	37,00	27,60	3 830	46 800,00			690	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			691	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00	4 025	8 610	692	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			693	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			694	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			695	
1 390	805	159,5	140,0	3 575	29,00	7,70	12,20	12,20	32,10	24,40	2 980	42 600,00			54	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	10 170	14 100	55	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	9 540	13 220	56	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			57	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			109	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.
20	110	II. IV.	Annaberg ×	Hartmann in Chemnitz.	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
	111	„	Buchholz ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	113	„	Augustusburg ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	114	„	Scharfenstein	„ „ „	1865	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	115	„	Waldkirchen ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	116	„	Wolkenstein ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	117	„	Flöha ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	175	„	Wiesa	„ „ „	1867	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
	176	„	Cainsdorf	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	342	„	Hilbersdorf	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	381	559	E. 16,0	1 192	3 992	165	40	45	6,10	82,20	88,30	1,12
	343	„	Komotau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	344	„	Schlettau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	345	„	Wilkau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	346	„	Saatz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	347	„	Weipert	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
5	53	II. IV. T.	Schwarzenberg ×	Hartmann in Chemnitz.	1856	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,52	72,94	78,46	0,86
	58	„	Schneeberg ×	„ „ „	1859	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
	59	„	Neustädtel ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	108	„	Hercules ×	„ „ „	1862	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
	112	„	Wildeck	„ „ „	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
5	235	II. VIII. T.	Döhlen × ⎍	Hartmann in Chemnitz.	1857	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,43	39,74	43,17	0,68
	236	„	Windberg × ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	237	„	Hainsberg × ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	238	„	Freiberg × ⎍	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	239	„	Burgk × ⎍	„ „ „	1866	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,81	39,74	43,55	0,68
	364	II. V. T.	Knappe	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,46	95,39	101,85	1,36
	365	„	Schacht ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	366	„	Wetter	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	367	„	Hunt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	368	„	Tiefbau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	16	„	Kohle	„	1873	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,36
	17	„	Adhäsion	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	23	„	Kraft	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	24	„	Leistung	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	64	„	Eisen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	65	„	Kaue	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	69	„	Fahrt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	213	„	Morgengang	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	420	„	Schlägel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke. (Millimeter.)	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.	
31	218	H. V. T.	**Bohrer**	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,36	
	219	„	**Rolle**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	221	„	**Meisel**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	223	„	**Seil**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	224	„	**Haspel**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	18	„	**Compass**	„	1877	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,42	
	19	„	**Magnet**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	20	„	**Kobold**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	21	„	**Gnom**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	70	„	**Arbeit** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	71	„	**Gestänge** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	72	„	**Basis**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	220	„	**Dynamit**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	627	„	**Steiger** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	635	„	**Glocke** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	636	„	**Halde** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	616	„	**Berggeist** ×	„	1878	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
4	628	W. VII. T.	**Grube**	F. Wöhlert in Berlin.	1874	355	530	E. 13,0	1 191	3 465	139	40	45	5,69	60,54	66,23	0,91	
	629	„	**Kunst**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	630	„	**Blende**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	631	„	**Curve**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
2	688	Crlsr. VII. T.	**Sauger**	Maschinenbaugesellschaft Carlsruhe.	1873	279	533	E. 15,0	970	3 182,5	105	40	45	4,70	42,00	46,70	0,78	1
	689	„	**Klappe**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	706	II. VII. T.	**Berggiesshübel** × ⎍	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58	1
	707	„	**Rottwerndorf** × ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	713	„	**Johanngeorgenstadt** × ⎍	„	1883	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58	1
	714	„	**Erla** × ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
13	30	II. VII. T.	**Dante** ×	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1882	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,67	1
	31	„	**Goethe** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	32	„	**Schiller** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	34	„	**Gellert** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	40	„	**Uhland** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	614	„	**Herder** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	615	„	**Körner** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	619	„	**Schlömilch** ×	„	1883	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,67	1
	633	„	**Iffland** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Treibachsen (ein-schl. der gekuppelten).	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{\vartheta_{000}\, d^2\, l\, p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	57 000,00			218	feder. Allan'sche Steuerung mit Händel Schraubenklotzbremse und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. An beiden Seiten des Kessels Wasserbehälter von 3,50 cbm und Kohlenraum von 2,2 cbm Inhalt.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00	3 080	9 300	219	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			221	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			223	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			224	
3	1 390	—	170,0	—	3 060	32,02	14,00	14,00	13,62	41,62	41,62	3 690	29 000,00			18	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			19	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			20	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			21	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			70	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00	3 060	9 350	71	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			72	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			220	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			627	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			635	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			636	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	35 000,00			616	
2	1 230	—	180,0	—	2 400	21,20	13,20	—	13,90	27,10	27,10	3 260	35 550,00			628	**Kat. W. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide vor der Feuerbüchse liegenden Achsen sind gekuppelt, die Achsbüchsen haben Längstragfedern. Allan'sche Steuerung mit Händel, Knie-hebel (Exter'sche) Bremse auf die Hinterräder wirkend. Die Rahmenbleche dienen zugleich als Wasserbehälterwände. Wasserbehälter von 3,50 cbm und Kohlenraum von 1,30 cbm Inhalt.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00	2 400	7 810	629	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			630	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			631	
2	1 100	—	145,0	—	2 100	22,80	13,00	—	13,70	26,70	26,70	2 260	30 600,00			688	**Kat. Crlsr. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse; die 4 Längsfedern liegen über den Achsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Spindelbremse auf die Hinter- (Treib-) Räder wirkend. Wasserbehälter von 2,00 cbm und Kohlenraum von 0,69 cbm Inhalt.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	30 600,00	2 100	7 720	689	
2	810	—	130,0	—	2 000	14,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 400	17 500,00			706	**Kat. H. VII. T.** Nr. 706, 707, 713 u. 714: (für normalspurige Sekundärbahnen.) Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die beiden gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse und die ungekuppelten Tragfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel, Apparat zum Fahren mit Gegendampf nur bei Nr. 706 u. 707. Wasser- und Kohlenbehälter an den Seiten des Kessels; Wasserbehälter von 2,15 cbm, Kohlenraum von 1,10 cbm Inhalt. Kniehebelbremse, die mit den 4 Klötzen auf die Hinter- (Treib-) Räder wirkt.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	17 500,00	2 000	6 475	707	
2	810	—	140,0	—	2 000	15,30	9,60	—	10,50	20,10	20,10	2 400	20 282,28			713	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	20 282,37	2 000	6 520	714	
2	1 100	—	170,0	—	2 200	19,00	12,50	—	12,10	24,60	24,60	3 140	22 000,00			30	**Kat. H. VII. T.** Nr. 30—32, 34, 40, 614, 615, 619 u. 633: Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder u. die Steuerung aussen, beide Achsen sind gekuppelt. Die 4 Längsfedern liegen über den Achsen. Allan'sche Steuerung mit Händel, Kniehebelbremse auf die Hinterräder wirkend. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zwischen den Rahmen Wasserbehälter von 2,65 cbm Fassungsraum. Kohlenbehälter von 1,1 cbm Inhalt zu beiden Seiten des Kessels.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			31	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			32	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			34	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00	2 200	7 880	40	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			614	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			615	
2	1 100	—	170,0	—	2 200	19,50	12,50	—	13,00	25,50	25,50	3 140	22 920,00			619	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 920,00			633	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
Lokomotiven f																	
5	1	H.V.T.K.	—— ×	Sächs. Maschinenfabrik Hartmann) in Chemnitz.	1881	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72	0,66
	2	„	—— ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	3	„	—— ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	4	„	—— ×	„	1882	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	6	„	—— ×	„	1883	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1	5	Hg. VII. T. K.	—— ×	Chr. Hagans in Erfurt.	1872	200	300	E. 9 u. 11.	825	2 210	91	35	40	1,98	22,10	24,08	0,84
Dampfwagen f																	
3	—	**Dampfwagen A.** (System Thomas)	† ×	Actiengesellschaft Hohenzollern in Düsseldorf u. Maschinenbau-Actiengesellschaft in Nürnberg.	1883	220	360	E. 11,0	1 028	1 720	110	40	45	2,48	23,78	26,26	0,51
	—	„ **B.**	† ×		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„ **C.**	† ×		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

723 Stück in Sa.

Das durchschnittliche Gewicht einer normalspurigen Lokomotive mit Ten

„ „ „ „ „ Tenderlokomotive

Ausserdem sind 9 Stück ausrangirte und bereits ersetzte Lokomotiven aus den Jahren 1848 bis mit 1852 vorhanden, welche n

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
	Achsen und Räder.					Gewicht.											
hl sen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\, d^2 . L p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max./min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max./min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder- Achse.	Mittel- Achse.	Hinter- Achse.	im Ganzen.							
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			

hmalspurige Bahnen.

3	750	—	105,0	—	1 800	11,90	5,15	5,10	5,10	15,35	15,35	2 100	17 190,02			1	**Kat. H. V. T. K.:** Die Rahmen, horizontalen Cylinder und die Steuerung liegen aussen. Die 3 gekuppelten Achsen vor bez. unter der Feuerbüchse. Die Vorder-Achsbüchsen haben besondere, die Mittel- und Hinter-Achsbüchsen gemeinsame Längstragfedern. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel. Wasserbehälter von 1,50 cbm Inhalt an den Seiten, sowie unterhalb des Langkessels. Kohlenraum von 0,60 cbm Inhalt. Exterbremse, die mit den 4 Klötzen auf die Hinterräder wirkt, ausserdem Haspel zur Heberlein-Bremse und bei Nr. 1—4 Apparat zum Fahren mit Gegendampf.
,	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 190,00	1 800	5 480	2	
,	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	16 890,81			3	
,	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 134,11			4	
.	„	—	„	—	„	12,10	4,55	5,50	5,50	15,55	15,55	„	18 113,80	1 800	5 630	6	
2	650	—	108,0	—	1 700	8,65	5,70	—	5,10	10,80	10,80	1 330	17 400,00	1 700	5 530	5	**Kat. Hg. VII. T. K.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die beiden gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse; die vordere Achse hat Längstragfedern, die hintere eine Quertragfeder. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel. Die Wasserbehälter von 1,50 cbm Inhalt liegen zwischen den Rahmen, die Kohlenbehälter von je 0,26 cbm Inhalt zu beiden Seiten des Langkessels. Exterbremse auf die Hinterräder wirkend, ausserdem Haspel zur Heberleinbremse.

rmalspurige Bahnen.

		(der Wag.-Räder.)		(der Wag.-Räder.)			Masch.-Achse	Wagenachsen					(der Masch.-Abtheilung.)*)				
1	1 100	980	im Aussenlager 110,0 „ innenlager 148,0	95	7 355	25,00	11,80	9,00	8,80	29,60	11,80	950	14 794,16			—	**Maschinen-Abtheilung der Dampfwagen** (System Thomas): Die Rahmen sind doppelt. Die horizontal angeordneten Cylinder und die Steuerung liegen innen, der Kessel liegt quer zur Längsachse des Fahrzeuges, die Treibachse unter dem Kessel. Von den 4 ungekuppelten Längsfedern liegen die äusseren unter, die inneren über der vierfach gelagerten Treibachse. Joy-Steuerung mit Händel. Wasserbehälter (zur Wagen-Abtheilung gehörig) von 3,0 cbm, Kohlenräume von 0,5 cbm Inhalt. Exterbremse auf Treib- und Wagenräder wirkend, combinirt mit Spindelbremse der Wagen-Abtheilung.
„	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	14 794,15	7 355	13 430	—	
„	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	14 794,15			—	

rug bei mittlerer Füllung von Wasser und Brennmaterial 48,87 Tonnen.

„ „ „ „ „ „ „ „ 32,52 „

ı Dienst für Bahnunterhaltungszwecke verwendet werden und am Schlusse der Tabelle E. einzeln genannt sind.

*) Die Kosten der Wagen-Abtheilung siehe unter „Personenwagen."

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche. (Quadratmeter.)
2. Von der Staatsverwaltu																	
a. Altenbu																	
5	—	B. III.	Zeitz ×	A. Borsig in Berlin.	1872	432	559	E. 14,0	1 334	4 265	172	45	50	7,28	103,72	111,01	1,54
	—	„	Meuselwitz ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Wilhelm I. ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Herzog Ernst ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Rositz ×	„ „ „	1875	432	559	E. 14,0	1 334	4 258	172	45	50	7,72	103,56	111,28	1,50
1	—	H. IIIb.	Rehmsdorf ×	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,66
2	—	H. VII. T.	Kriebitzsch ×	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58
	—	„	Mumsdorf ×	„	1883	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58
8 Stück in Summa.																	
b. Gaschu																	
4	—	Schi. VII. T.	Zwenkau ×	F. Schichau in Elbing.	1873	340	575	St. 10,0	1 162	3 507	120	40	45	4,39	52,90	57,29	0,99
	—	„	Wiprecht v. Groitzsch ×	„ „ „	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Lucka ×	„ „ „	1874	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Gaschwitz ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1	—	H. V. T.	Concordia ×	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	457	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,89	102,23	1,43
5 Stück in Summa.																	
c. Zitt																	
1	—	C. I.	Reichenberg	Cockerill in Seraing resp. Egesdorff in Linden und Werkst. d. Sächs. St.-Eisenb.	1847 / 1869	355	559	E. 12,0	1 040	3 939	117	45	50	5,25	65,17	70,42	0,99
4	—	H. III.	Richard Hartmann	Hartmann in Chemnitz.	1857	406	610	E. 15,0	1 295	4 094	164	40	45	6,72	84,40	91,12	1,25
	—	„	Saturn	„ „ „	1859	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Mars	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Neptun	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1	—	H. IIIb.	Jupiter	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,66
6 Stück in Summa.																	

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**										
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{c_{000}\, d^2, l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{n} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten	Lokomotive nebst Tender.		Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			durch die Achse. Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.			der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	
Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.		

betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

Zeitzer Bahn.

2	1 560	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 410	42 000,00			
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	10 000		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 825	14 110	**Kat. B. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; Vorderachse ist Laufachse. Beide gekuppelte Treibachsen haben rechts und links eine gemeinschaftliche Längsfeder, die mittelst Längenbalancier auf die Achsbüchsen wirkt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender Nr. 1—6 d. A.-Z. B.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			
2	1 560	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 610	53 175,00			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	32,80	12,30	12,20	12,20	36,70	24,40	3 010	30 203,42	9 735 / 9 560	13 875	**Kat. H. III b.:** Wie bei Kat. H. III b. Nr. 2 etc. d. Staatsb. (S. 7). Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender Nr. 1—6 d. A.-Z. B.
2	810	—	130,0	—	2 000	14,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 400	17 500,00	2 000	6 475	**Kat. H. VII. T.:** (für normalspurige Sekundärbahnen und Rangirdienst.) Wie bei Kat. H. VII. T. Nr. 706 und 707 d. Staatsb. (S. 27).
2	810	—	140,0	—	2 000	15,30	9,00	—	10,50	20,10	20,10	2 400	20 402,16	2 000	6 520	Wie bei Kat. H. VII. T. Nr. 713 u. 714 d. Staatsb. (S. 27).

Meuselwitzer Bahn.

2	1 350	—	176,0	—	2 510	23,95	14,25	—	14,25	28,50	28,50	2 950	44 100,00			
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	44 100,00	2 510	8 320	**Kat. Schl. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die 2 gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse. Die Tragfedern sind ungekuppelt und liegen über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Unter dem Kessel Wasserbehälter von 2,67 cbm und Kohlenraum von 0,90 cbm Inhalt. Schraubenklotzbremse.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	44 100,00			
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	44 100,00			
3	1 390	—	170,0	—	3 060	34,70	14,75	14,75	15,10	44,60	44,60	4 670	33 045,04	3 060	9 350	**Kat. H. V. T.:** Wie bei Kat. H. V. T. Nr. 364 etc. d. Staatsb. (S. 25).

Reichenberger Bahn.

2	1 550	1 050	152,0	140,0	3 145	23,94	6,53	9,78	9,83	26,14	19,61	2 320	44 094,00	9 910 / 9 280	13 940 / 13 060	**Kat. C. I.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. 6 ungekuppelte Längsfedern über den Achsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehöriger Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,55	10,98	10,98	29,51	21,96	3 300	42 888,60			
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 050,00	10 020	14 070	**Kat. H. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender d. Z.-R. B. mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 050,00			
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	32,80	12,30	12,20	12,20	36,70	24,40	3 010	30 165,00	9 900	13 860	**Kat. H. III b.:** Wie bei Kat. H. III b. Nr. 2 etc. d. Staatsb. (S. 7). Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender d. Z.-R. B. mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

1. Bestand an Lokomotiven.

Die Gesammtzahl der **Lokomotiven** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1883:

a) nach der **Verwendung**:

aus	91	Stück	Eilzuglokomotiven (Kat. VI., VI a., VIII.)	= 12,586	Prozent.
„	162	„	Personenzuglokomotiven (Kat. III b.)	= 22,407	„
„	164	„	Lokomotiven für gemischte Züge (Kat. III., III a., VII.)	= 22,683	„
„	177	„	Lastzuglokomotiven (Kat. V., V a.)	= 24,481	„
„	120	„	diversen Lokomotiven (Kat. I., II., IV., I. T., II. T., III b. T., IV. T., V. T., VII. T., VIII. T.)	= 16,598	„
„	3	„	Dampfwagen (System Thomas)	= 0,415	„
„	6	„	Lokomotiven für schmalspurige Bahnen (Kat. V. T. K., VII. T. K.)	= 0,830	„
	723	Stück	in Summa.		

b) nach den **Kategorien**:

aus	103	Stück	H. V.	= 14,246	Prozent.
„	94	„	H. III b.	= 13,001	„
„	85	„	H. III.	= 11,757	„
„	35	„	Schw. V.	= 4,841	„
„	32	„	H. VI.	= 4,426	„
„	32	„	Schw. III b.	= 4,426	„
„	29	„	K. III.	= 4,011	„
„	22	„	H. VII.	= 3,043	„
„	21	„	K. III b.	= 2,905	„
„	20	„	H. IV.	= 2,766	„
„	17	„	B. VI a.	= 2,351	„
„	16	„	K. V.	= 2,213	„
„	15	„	Hsch. III b.	= 2,075	„
„	13	„	H. VI a.	= 1,798	„
„	12	„	Hsch. VI.	= 1,660	„
„	11	„	Hsch. V.	= 1,521	„
„	10	„	Schw. VII.	= 1,383	„
„	9	„	B. VI.	= 1,245	„
„	8	„	K. VIII.	= 1,107	„
„	8	„	Schi. III.	= 1,107	„
„	8	„	Sigl V.	= 1,107	„
„	8	„	B. II.	= 1,107	„
„	4	„	H. V a.	= 0,553	„

aus	3	Stück	W. III.	= 0,415	Prozent.
„	3	„	B. III.	= 0,415	„
„	2	„	W. III a.	= 0,277	„
„	1	„	B. III a.	= 0,138	„
„	1	„	H. III a.	= 0,138	„
„	1	„	C. I.	= 0,138	„
„	31	„	H. V. T.	= 4,288	„
„	16	„	H. III b. T.	= 2,213	„
„	13	„	H. VII. T.	= 1,798	„
„	6	„	H. I. T.	= 0,830	„
„	6	„	Schw. III b. T.	= 0,830	„
„	5	„	H. IV. T.	= 0,691	„
„	5	„	H. VIII. T.	= 0,691	„
„	5	„	H. V. T. K.	= 0,691	„
„	4	„	W. VII. T.	= 0,553	„
„	2	„	B. II. T.	= 0,277	„
„	2	„	Crlsr. VII. T.	= 0,277	„
„	1	„	H. II. T.	= 0,138	„
„	1	„	Hg. VII. T. K.	= 0,138	„
„	3	„	Dampfwagen	= 0,415	„

} Tenderlokomotiven.

723 Stück in Summa. Hierin
97 Tenderlokomotiven = 13,415 Prozent.

c) nach den **Anschaffungsjahren**:

aus	1	Stück	vom Jahre	1851	= 0,138	Prozent.
„	5	„	„	1852	= 0,691	„
„	4	„	„	1853	= 0,553	„
„	8	„	„	1854	= 1,107	„
„	12	„	„	1855	= 1,660	„
„	13	„	„	1856	= 1,798	„
„	20	„	„	1857	= 2,766	„
„	22	„	„	1858	= 3,043	„
„	15	„	„	1859	= 2,075	„
„	5	„	„	1860	= 0,691	„
„	12	„	„	1861	= 1,660	„
„	13	„	„	1862	= 1,798	„
„	6	„	„	1863	= 0,830	„
„	7	„	„	1864	= 0,968	„
„	54	„	„	1865	= 7,469	„
„	38	„	„	1866	= 5,181	„
„	25	„	„	1867	= 3,458	„

aus	34	Stück	vom Jahre	1868	= 4,703	Prozent.
„	24	„	„	1869	= 3,319	„
„	24	„	„	1870	= 3,319	„
„	29	„	„	1871	= 4,011	„
„	70	„	„	1872	= 9,682	„
„	51	„	„	1873	= 7,054	„
„	72	„	„	1874	= 9,959	„
„	48	„	„	1875	= 6,639	„
„	57	„	„	1876	= 7,884	„
„	25	„	„	1877	= 3,458	„
„	13	„	„	1878	= 1,798	„
„	2	„	„	1880	= 0,277	„
„	3	„	„	1881	= 0,415	„
„	13	„	„	1882	= 1,798	„
„	13	„	„	1883	= 1,798	„

723 Stück in Summa.

Von den vorhandenen Lokomotiven (einschliesslich der Dampfwagen) waren eingerichtet:

nur	Dampfheizung der Personenwagen	206 Stück	= 28,492	Prozent.
mit	Dampfläutewerken für den Sekundärbetrieb	97 „	= 13,416	„
„	normaler Kuppelung zur direkten Wasserhebung	37 „	= 5,118	„

B.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

TENDER

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**

   a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b. Zittau-Reichenberger Bahn.

1883.

Bedeutung der Zeichen:

in Kolonne 2: † = mit Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen,
⊙ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger,
⊕ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger und Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen.

Bemerkung.

Die Eilzugtender (E.) können mit allen Eilzug-Lokomotiven, die Personen- und Güterzug-Tender (G. u. P.) mit allen übrigen Lokomotiven, soweit solche nicht Tenderlokomotiven sind, gekuppelt werden; Ausnahmen siehe Kol. 15.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
1. Staats-Eisenbahnen.														
1	1	Eigene Werkstatt.	1858	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 278,42	
2	2†	,, ,,	1860	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 678,52	
3	3†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 696,24	
4	4	,, ,,	1857	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	8,00	16,20	4 755,92	Hölzernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
5	5	,, ,,	1860	,,	,,	,,	,,	2 740	,,	,,	,,	,,	4 620,35	
6	6	,, ,,	1861	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 196,70	
7	7	,, ,,	1860	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7,85	16,05	4 620,36	
8	8†	,, ,,	1869	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9,00	17,20	6 150,89	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
9	9	,, ,,	1880	,,	,,	,,	,,	,,	7,00	,,	9,20	18,75	4 574,22	Eis. Untergestelle, hufeisenförm. Cisterne, hohe Seitenbords und Exter'sche Bremse.
10	10	,, ,,	1861	,,	,,	,,	,,	,,	5,65	,,	7,85	16,05	4 428,98	
11	11	,, ,,	1860	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8,00	16,20	4 620,36	Wie bei Nr. 1.
12	12	,, ,,	1859	,,	,,	,,	,,	2 667	,,	,,	7,75	15,95	4 818,11	
13	13	,, ,,	1880	,,	,,	,,	,,	2 740	7,00	,,	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
14	14†	,, ,,	1862	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 049,42	
15	15	,, ,,	1863	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	4 967,22	
16	16	,, ,,	1860	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 620,36	Wie bei Nr. 1.
17	17	,, ,,	1859	,,	,,	,,	,,	2 667	,,	,,	7,75	15,95	4 920,52	
18	18	,, ,,	1863	,,	,,	,,	,,	2 740	,,	,,	7,85	16,05	4 967,22	
19	19†	,, ,,	1870	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne mit durchgehendem Bodenblech.
20	20	,, ,,	1873	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 972,66	
21	21	,, ,,	1875	,,	,,	,,	,,	,,	7,00	,,	8,90	18,45	5 865,97	
22	22	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,97	Wie bei Nr. 19.
23	23	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,97	
24	24	,, ,,	1865	,,	,,	,,	,,	,,	5,65	,,	7,85	16,05	4 562,16	
25	25	,, ,,	1864	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 834,28	Wie bei Nr. 1.
26	26	,, ,,	1871	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8,60	16,80	5 086,84	Wie bei Nr. 19.
27	27	,, ,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	7,00	,,	8,60	18,15	4 923,67	Eis. Untergestelle, hufeisenf. Cisterne und hohe Seitenbords.
28	28	,, ,,	1875	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8,90	18,45	5 865,97	
29	29	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
30	30	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,96	
31	31	,, ,,	1878	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9,20	18,75	5 320,48	
32	32	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
33	33	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 320,48	
34	34	,, ,,	1865	,,	,,	,,	,,	,,	5,65	,,	7,85	16,05	4 562,16	
35	35	,, ,,	1857	,,	,,	,,	,,	2 667	,,	,,	7,75	15,95	5 058,92	
36	36	,, ,,	1858	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 603,31	Wie bei Nr. 1.
37	37	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 603,31	
38	38	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 603,31	
39	39	,, ,,	1880	,,	,,	,,	,,	2 740	7,00	,,	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
40	40	,, ,,	1857	,,	,,	,,	,,	2 667	5,10	,,	7,10	14,75	4 750,94	
41	42	,, ,,	1856	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 750,94	Wie bei Nr. 1.
42	43	Hütte in Zorge.	1846	,,	,,	115	980	2 667	4,20	2,50	9,30	15,60	6 000,00	
43	44	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 000,00	Eisernes Untergestelle mit oval cylindrischer Cisterne.
44	45	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 000,00	
45	46	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 000,00	
46	47	Eigene Werkstatt.	1876	,,	,,	,,	985	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
47	48	Hütte in Zorge.	1848	,,	,,	,,	980	2 667	4,20	2,50	9,30	15,60	6 348,00	Wie bei Nr. 43.
48	49	Eigene Werkstatt.	1878	,,	,,	,,	985	2 740	7,00	3,00	9,20	18,75	5 320,48	
49	50	,, ,,	1876	,,	,,	,,	985	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
50	51	Hütte in Zorge.	1854	,,	,,	,,	980	2 875	5,65	,,	8,95	17,15	7 326,18	
51	52	Hartmann in Chemnitz.	1855	,,	,,	,,	,,	2 835	,,	,,	9,50	17,70	7 997,70	
52	53	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 035,22	
53	54	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 161,25	
54	55	,, ,, ,,	1856	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	Wie bei Nr. 43.
55	56	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
56	57	,, ,, ,,	1857	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
57	58	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
58	59	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
59	60	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
60	62†	Eigene Werkstatt.	1867	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 596,01	
61	63	,, ,,	1859	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 818,11	
62	64	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 818,11	
63	65†	,, ,,	1860	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 654,51	Wie bei Nr. 1.
64	66†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 654,51	
65	67†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 654,51	
66	68†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 654,52	

Normale Locomotive und Tenderbauart.

B. Bestand an Tendern.

2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
70	Eigene Werkstatt.	1861	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 710,99	
71	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 710,99	
72	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 710,99	
73	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 710,99	
74	„ „	1864	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 151,01	
75	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 150,96	
76	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 150,96	
77	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 150,96	
79	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 150,96	
80	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 150,96	
81	„ „	1865	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,68	
82	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
83	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
84	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
85	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	Wie bei Nr. 1.
86	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
87	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
88	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
89	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
90	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
91	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
92	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
93	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
94	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
95	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
96	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
97†	„ „	1865	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 703,56	
98†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 703,56	
99†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 685,85	
00†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 685,85	
01	„ „	1867	PG.	3	127	1 030 oder 985	3 048	6,20	3,00	10,35	19,10	7 726,75	Wie bei Nr. 8.
02	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 726,74	
03	„ „	1870	„	„	115	985	2 740	„	„	8,60	17,35	5 730,66	
04	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 730,66	Wie bei Nr. 19.
05	„ „	1873	„	„	„	985	„	5,65	„	„	16,80	6 972,66	
06	„ „	1880	„	„	115	985	2 740	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
07	„ „	1873	„	„	„	„	„	5,65	„	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
08	„ „	1880	„	„	„	985	„	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
09	„ „	1878	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
10	„ „	1871	„	„	„	„	„	5,65	„	8,60	16,80	5 086,84	
11	„ „	1870	„	„	„	1 030 oder 985	„	6,20	„	„	17,35	5 730,66	Wie bei Nr. 19.
12	„ „	„	„	„	„		„	„	„	„	„	5 730,65	
13	„ „	1875	„	„	115	985	2 740	7,00	„	8,90	18,45	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
14	„ „	1880	„	„	„	„	„	„	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
15	„ „	1879	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 489,45	Wie bei Nr. 27.
16	„ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	8,90	18,45	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
17	„ „	1871	„	„	„	„	„	5,65	„	8,60	16,80	5 086,84	
18	„ „	1879	„	„	115	985	2 740	7,00	„	9,20	18,75	4 489,45	Wie bei Nr. 27.
19	„ „	1880	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 574,22	
20	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
21	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 574,22	
22	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 574,22	
23	„ „	1878	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
24	„ „	1876	„	„	„	„	„	5,65	„	8,60	16,80	4 923,67	
25	Hartmann in Chemnitz.	1856	„	„	124	1 030 oder 985	3 048	5,90	„	9,65	18,10	8 180,85	Wie bei Nr. 8.
26	„ „ „	1857	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 180,86	
27	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	7,00	„	8,75	18,30	8 250,15	
28	Eigene Werkstatt.	1876	„	„	115	985	2 740	„	„	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
29	Hartmann in Chemnitz.	1857	„	„	124	1 030 oder 985	3 048	„	„	9,65	19,20	8 180,86	
30	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	5,90	„	„	18,10	8 250,15	
31	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 250,16	
32	„ „ „	1861	„	„	„	„	2 820	6,50	„	11,15	20,20	9 069,35	
33†	„ „ „	„	E.	3	124	„	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 145,24	Wie bei Nr. 8.
34†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 145,24	
35†	„ „ „	1862	„	„	„	„	3 048	5,90	„	8,75	17,20	7 872,21	
36	„ „ „	„	PG.	3	124	„	3 048	5,90	3,00	8,75	17,20	7 796,21	
37	„ „ „	1861	„	„	„	„	2 820	6,50	„	11,15	20,20	9 069,35	
38	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 069,35	
39	„ „ „	1862	„	„	„	„	3 048	5,90	„	8,75	17,20	7 796,32	

Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
134	140/I	Hartmann in Chemnitz.	1861	PG.	3	124	1 030	2 820	6,50	3,00	11,15	20,20	8 808,00	
135	141/I	" " "	"	"	"	"	oder 985	"	"	"	"	"	8 808,00	
136	142/I	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
137	143	" " "	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
140	144	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
141	145	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
142	146	" " "	1863	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 796,32	
143	147	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 796,31	
144	148	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 796,32	
145	149	Eigene Werkstatt	1865	"	"	127	"	"	6,20	"	10,35	19,10	7 580,50	
146	150	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,50	
147	151	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,50	
148	152	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,50	
149	153	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,51	
150	154	" "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 723,34	
151	155	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 723,33	
152	156	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,74	Wie bei Nr. 8.
153	157	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,74	
154	158	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,75	
155	159	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,74	
156	160	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,75	
157	161	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,75	
158	162	" "	1868	PG.	2	140	985 oder 1 030	2 438	5,50	3,00	8,75	16,80	6 811,21	
159	163	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 811,20	
160	164	" "	1869	"	"	"	"	"	5,65	"	8,90	17,10	6 618,67	
161	165	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 618,67	
162	166	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 618,67	
163	167	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 618,67	
164	168	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	9,00	17,20	6 056,61	
165	169	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
166	170	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
167	171	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
168	172	Hartmann in Chemnitz	1865	"	"	140	985	"	"	"	8,30	16,50	9 000,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
169	173	" " "	"	"	"	"	oder	"	"	"	"	"	9 000,00	
170	174	" " "	"	"	"	"	945	"	"	"	"	"	9 000,00	
171	175	Eigene Werkstatt	1873	"	"	115	985	"	"	"	8,60	16,80	6 972,06	Wie bei Nr. 19.
172	176	Hartmann in Chemnitz	1863	"	"	140	985 oder 945	"	5,50	"	8,20	16,55	9 000,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
173	177	Eigene Werkstatt	1865	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 708,78	
174	178	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	
175	179	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 708,78	
176	180	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	Wie bei Nr. 1.
177	181	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 627,68	
178	182	" "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
179	183	" "	1881	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 699,72	Wie bei Nr. 9.
180	184	" "	1866	"	"	"	"	"	5,65	"	7,85	16,05	5 553,57	
181	185	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
182	186	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
183	187	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
184	188	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
185	189	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,64	
186	190	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
187	191	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
188	192	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
189	193	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	Wie bei Nr. 1.
190	194	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
191	195	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
192	196	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 629,47	
193	197	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
194	198	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
195	199	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 634,68	
196	200	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
197	201	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 634,68	
198	202	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 634,68	
199	203	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 807,95	
200	204	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	Wie bei Nr. 19.
201	205	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
202	206	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
203	207	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,10	16,30	6 149,48	
204	208	" "	"	"	"	115	985	2 740	5,65	3,00	7,88	16,05	6 131,77	Wie bei Nr. 8.
205	209	" "	"	"	"	138	985	2 591	5,65	3,00	7,85	16,05	5 436,56	
							"	"	"	"	"	"	5 436,56	

Normale Kuppelung und Trittbrettbühne.

B. Bestand an Tendern.

2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
212	Schwartzkopff in Berlin.	1869	PG.	2	138	985	2 438	5,65	3,00	8,60	16,80	6 780,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
213	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
214	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
215	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
216	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
217	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
218†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 864,92	
219†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 864,92	
220†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 452,35	
221†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 452,35	
222†	Eigene Werkstatt.	1870	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	
223†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
224†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
225†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
226†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
227†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
228†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
229†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
230†	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
231†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	Wie bei Nr. 19.
232†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
233†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
234†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
235†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
236†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
237†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
238†	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 303,48	
239†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
240†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
241	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 997,02	Wie bei Nr. 19 und Heberlein'sche Bremse.
242†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
243†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	Wie bei Nr. 19.
244†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 909,99	
245	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 636,72	Wie bei Nr. 19 und Heberlein'sche Bremse.
246†	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	Wie bei Nr. 19.
247†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	Wie bei Nr. 19 und Exter'sche Bremse.
248†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
249†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
250†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
251†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
252†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
253†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
254†	" "	1871	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
255†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	Wie bei Nr. 19.
256†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
257†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
258†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
259†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
260†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
261†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
262†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
263	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
264	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	Wie bei Nr. 19 und Exter'sche Bremse.
265†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
266†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
267†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
268†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
269†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	Wie bei Nr. 19.
270†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
271†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
272	" "	1881	"	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 699,72	
273	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 699,73	Wie bei Nr. 9.
274	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 699,73	
275	Hartmann in Chemnitz.	1857	"	"	124	1 030 oder 985	3 018 2 820	5,80	"	9,50	17,85	6 300,00	
276	" " "	1863	"	"	"			6,50	"	11,15	20,20	9 069,40	Wie bei Nr. 8.
277	" " "	1865	"	"	"			"	"	"	"	9 069,40	
278†	Eigene Werkstatt.	1872	"	"	115	985	2 740	5,65	"	8,60	16,80	5 809,20	
279†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
280†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	Wie bei Nr. 19.
281†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
282†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
278	283†	Eigene Werkstatt.	1872	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 803,98	
279	284†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
280	285†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
281	286†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
282	287†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
283	288†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
284	289†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
285	290†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
286	291†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
287	292†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
288	293†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
289	294†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
290	295†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
291	296†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
292	297†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
293	298†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
294	299†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
295	300†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
296	301†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
297	302†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
298	303†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
299	304†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
300	305†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
301	306†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
302	307†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
303	308†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
304	309†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
305	310†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
306	311†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
307	312	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
308	313†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
309	314†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
310	315†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
311	316	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
312	317	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
313	318	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
314	319	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
315	320	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
316	321	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
317	322	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
318	323	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
319	324	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
320	325	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
321	326	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
322	327	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
323	328	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
324	329	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
325	330	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
326	331	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
327	332†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 048,55	
328	333	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
329	334	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
330	335	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
331	336	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
332	337	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
333	338	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
334	339	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
335	340	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
336	341	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
337	342	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
338	343	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
339	344	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
340	345	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
341	346	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
342	347	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
343	348	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
344	349	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
345	350†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	
346	351	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
347	352	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
348	353	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
349	354	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	

B. Bestand an Tendern.

3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe.	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	9. Räder. Aeusserer Radstand.	10. Fassungsraum an Wasser.	11. Fassungsraum an Brennmaterial.	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug.	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
				Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			
Eigene Werkstatt.	1874	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	7 268,75	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	Wie bei Nr. 19.
" "	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 945,82	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
" "	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 947,67	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,67	
" "	1878	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 331,40	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
" "	1876	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	4 923,68	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68	
" "	1878	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 331,40	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	Wie bei Nr. 27.
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,41	
" "	1876	"	"	"	"	"	"	"	8,60	18,15	4 923,68	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68	
A. Borsig in Berlin.	1857	E.	3	128	1 060	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 150,00	
" " "	"	"	"	"	oder 1 085	"	"	"	"	"	9 150,00	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
" " "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
" " "	"	"	"	"	"	"	7,00	"	11,05	20,60	9 150,00	
" " "	"	"	"	"	"	"	6,50	"	10,75	19,80	9 150,00	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne.
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
" " "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
" " "	"	"	"	"	"	"	7,00	"	11,05	20,60	9 208,18	
Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	"	"	"	6,50	"	10,75	19,80	9 000,00	
" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
A. Borsig in Berlin.	1852	PG.	3	128	"	2 820	7,00	3,00	10,55	20,10	6 600,00	
" " "	"	"	"	"	"	"	6,50	"	10,25	19,30	6 600,00	Passen nur zu den Lok. Nr. 618 u. 621—625.
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 600,00	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne.
" " "	1854	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
" " "	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	Nr. 424 normal. Nr. 423 u. 425 passen nur zu den Lok. Nr. 618 u. 621—625.
" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
421	426	A. Borsig in Berlin.	1858	PG.	3	128	1 060 oder 1 085	2 820	6,50	3,00	10,25	19,30	9 150,00	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne. — Normale Kuppelung und Trittblechhöhe
422	427	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	
423	428	,, ,, ,,	1859	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	
424	429	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	
425	430⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	Passen nur den Lokom. 618, 621—6
426	431⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	
427	432 †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	PG.	3	130	1 060	3 180	7,00	4,00	11,00	21,40	10 583,58	
428	433 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	
429	434 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	
430	435 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.
431	436 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	
432	437 †	,,	1875	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
433	438 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
434	439	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
435	440	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
436	441 ⊕	E. Kessler in Esslingen.	1866	,,	,,	,,	,,	3 000	7,50	3,50	10,00	20,50	9 533,59	
437	442 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
438	443 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
439	444 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
440	445 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
441	446 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
442	447 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
443	448 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
444	449 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
445	450 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
446	451 ⊕	,, ,, ,,	1867	,,	,,	,,	,,	3 180	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
447	452 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
448	453 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
449	454 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
450	455 ⊕	,, ,, ,,	1868	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
451	456 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
452	457 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe
453	458 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
454	459 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
455	460 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
456	461⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8,00	3,50	11,00	22,00	9 450,00	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne.
457	462⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
458	463⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
459	464⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
460	465⊙	,, ,, ,,	1869	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
461	466⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
462	467⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
463	468⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
464	469⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
465	470⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
466	471⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
467	472⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
468	473	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
469	474	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
470	475	,,	1873	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
471	476	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
472	477	G. Sigl in Wien.	1874	PG.	3	130	1 060	3 175	8,00	4,75	12,00	24,05	9 000,00	
473	478	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
474	479	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
475	480	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
476	481	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
477	482	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
478	483	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
479	484	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
480	485 †	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	E.	3	130	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	9 058,19	
481	486 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.
482	487 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
483	488 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
484	489 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
485	490 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	Passen nur den Lokom. 572—583.
486	191 †	,,	1876	,,	,,	140	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
487	492 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
488	493 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
489	494 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
490	495 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	

B. Bestand an Tendern.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen. Anzahl derselben.	Achsen. Durchmesser in der Nabe.	Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Räder. Aeusserer Radstand.	Fassungsraum an Wasser.	Fassungsraum an Brennmaterial.	Eigengewicht leer mit Werkzeug.	Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
					Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			
496	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	PG.	3	140	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	7 000,00	
497	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 425,00	
498	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 425,00	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.
499	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 425,00	
500	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 425,00	
501	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 425,00	
502	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 425,00	
503	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	PG.	2	160	1 035	2 800	8,00	3,50	10,25	21,25	7 500,00	
504	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
505	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
506	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
507	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
508	,,	1875	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
509	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
510	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
511	,,	1874	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
512	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
513	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
514	,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 420,00	
515	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 420,00	
516	,,	1874	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
517	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
518	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
519	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
520	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
521	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
522	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
523	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
524	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
525	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
526	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
527	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
528	F. Schichau in Elbing.	1875	,,	,,	176	1 020	3 030	8,25	4,75	11,70	24,00	12 000,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
529	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
530	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
531	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
532	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
533	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
534	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
535	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
536	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1875	PG.	3	136	1 035	3 300	8,75	3,25	12,40	23,00	14 100,00	
537	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
538	,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
539	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
540	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
541	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
542	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
543	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
544	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
545	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
546	Sächs. Maschinenfabrik Hartmann in Chemnitz	1876	PG.	3	150	1 060	3 455	9,50	3,50	13,00	26,10	12 500,00	
547	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 500,00	
548	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 500,00	
549	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 500,00	
550	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 500,00	

Ausserdem sind 12 Stück mit den Buchstaben A., B., D. bis N. bezeichnete, ausrangirte und bereits ersetzte 3achsige Tender aus ahren 1846 bis mit 1857 vorhanden. welche noch zum Dienst für Bahnunterhaltungszwecke etc. verwendet werden.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
a. Altenburg-Zeitzer Bahn.														
1	1	A. Borsig in Berlin.	1872	PG.	2	144	1 065	2 510	7,75	3,00	9,95	20,25	7 500,00	Eis. Untergest., hufeisenf. Ciste mit durchgehendem Bodenble Die Tender können nur mit Lokomotiven der A.-Z. E. gek pelt werden.
2	2	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
3	3	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
4	4	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
5	5	„ „ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 525,00	
6	6	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	„	„	159	1 035	2 800	8,00	3,50	10,25	21,25	9 032,48	
b. Zittau-Reichenberger Bahn.														
1	1	Hartmann in Chemnitz.	1857	PG.	3	124	980	3 018	5,80	3,00	9,50	17,85	6 369,80	Eisernes Untergestelle, hufeis förmige Cisterne. Normale Kupp ung und Trittblechhöhe.
2	2	F. Wöhlert in Berlin.	1859	„	„	120	„	„	5,95	3,00	9,85	18,35	7 481,17	
3	3	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,17	
4	4	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,16	
5	5	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,16	

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. **Altenburg-Zeitzer Bahn.**

b. **Zittau-Reichenberger Bahn.**

Die Gesammtzahl der **Tender** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1883:

a) nach den **Anschaffungsjahren:**

aus	4	Stück	vom	Jahre	1846	= 0,734	Prozent.	aus	30	Stück	vom Jahre 1866 = 5,505 Prozent.
„	1	„	„	„	1848	= 0,184	„	„	15	„	„ „ 1867 = 2,752 „
„	4	„	„	„	1852	= 0,734	„	„	19	„	„ „ 1868 = 3,486 „
„	5	„	„	„	1854	= 0,917	„	„	31	„	„ „ 1869 = 5,688 „
„	6	„	„	„	1855	= 1,101	„	„	37	„	„ „ 1870 = 6,789 „
„	7	„	„	„	1856	= 1,284	„	„	21	„	„ „ 1871 = 3,853 „
„	17	„	„	„	1857	= 3,119	„	„	40	„	„ „ 1872 = 7,339 „
„	18	„	„	„	1858	= 3,303	„	„	36	„	„ „ 1873 = 6,606 „
„	8	„	„	„	1859	= 1,468	„	„	53	„	„ „ 1874 = 9,725 „
„	10	„	„	„	1860	= 1,835	„	„	37	„	„ „ 1875 = 6,789 „
„	14	„	„	„	1861	= 2,569	„	„	38	„	„ „ 1876 = 6,972 „
„	7	„	„	„	1862	= 1,284	„	„	18	„	„ „ 1878 = 3,303 „
„	7	„	„	„	1863	= 1,284	„	„	2	„	„ „ 1879 = 0,367 „
„	7	„	„	„	1864	= 1,284	„	„	10	„	„ „ 1880 = 1,835 „
„	39	„	„	„	1865	= 7,156	„	„	4	„	„ „ 1881 = 0,734 „
								545 Stück in Summa.			

b) nach den **Erbauern:**

aus	317	Stück	von eigenen Werkstätten	= 58,165 Prozent.
„	49	„	„ Hartmann } in Chemnitz	= 8,991 „
„	30	„	„ Sächsische Maschinenfabrik } in Chemnitz	= 5,505 „
„	32	„	„ E. Kessler } in Esslingen	= 5,871 „
„	13	„	„ Maschinenfabrik } in Esslingen	= 2,385 „
„	36	„	„ A. Borsig in Berlin	= 6,605 „
„	18	„	„ L. Schwartzkopff in Berlin	= 3,303 „
„	10	„	„ jetzt Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft	= 1,835 „
„	18	„	„ Henschel & Sohn in Cassel	= 3,303 „
„	8	„	„ G. Sigl in Wien	= 1,468 „
„	8	„	„ F. Schichau in Elbing	= 1,468 „
„	6	„	„ Hütte in Zorge	= 1,101 „
545 Stück in Summa.				

c) nach der **Verwendung:**

aus	462	Stück	für Personen- oder Güterzüge	= 84,771 Prozent.
„	83	„	„ Eilzüge	= 15,229 „

C.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

PERSONENWAGEN

MIT ANGABE IHRER RAUMVERHÄLTNISSE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Auf den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a. für normalspurige Bahnen.
   - b. für schmalspurige Bahnen.
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1883.

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. 3. 4. Anzahl der Wagen mit 2 3 4 Achsen.	5. 6. 7. 8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. II. III. IV. Klasse.	9. 10. 11. 12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. II. III. IV. Klasse	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
1. Staats-Eisenbahnen.									
a) für normalspurige Bahnen.									
Salonwagen I. Klasse	1 — —	8 — — —	8 — — —	1	2	11 392	11 392,24	1868	1
„ „ „	1 — —	8 — — —	8 — — —	1	2	13 349	13 348,94	1874	1
„ „ „	1 — —	12 — — —	12 — — —	1	2	11 777	11 776,68	1871	1
Krankenwagen I. Klasse	1 — —	10 — — —	10 — — —	—	—	7 500	7 500,00	1873	1
Personenwagen I. Klasse Salon u. II. Kl.	2 — —	10 7 — —	20 14 — —	2	4	10 803	21 606,48	1875	2
„ „ „ „ „ „	1 — —	12 8 — —	12 8 — —	1	2	10 615	10 615,19	1875	1
„ I. und II. Klasse	2 — —	3 24 — —	6 48 — —	—	—	10 182	20 364,28	1862	2
„ „ „ „ „	7 — —	3 24 — —	21 168 — —	7	14	7 607	53 247,63	1867	7
„ „ „ „ „	7 — —	3 24 — —	21 168 — —	—	—	7 265	50 855,98	1868	7
„ „ „ „ „	9 — —	3 24 — —	27 216 — —	4	8	6 778	60 997,89	1869	9
„ „ „ „ „	12 — —	3 24 — —	36 288 — —	5	10	6 974	83 691,63	1870	12
„ „ „ „ „	1 — —	3 24 — —	3 24 — —	—	—	7 962	7 961,72	1875	1
„ „ „ „ „	1 — —	5 15 — —	5 15 — —	1	2	7 643	7 643,44	1869	1
„ „ „ „ „	9 — —	5 19 — —	45 171 — —	3	6	7 440	66 957,49	1877	9
„ „ „ „ „	4 — —	6 15 — —	24 60 — —	3	6	9 458	37 830,25	1865	4
„ „ „ „ „	4 — —	6 15 — —	24 60 — —	—	—	8 785	35 138,88	1871	4
„ „ „ „ „	6 — —	6 15 — —	36 90 — —	4	8	9 473	56 838,70	1872	6
„ „ „ „ „	21 — —	6 16 — —	126 336 — —	—	—	7 778	163 328,97	1865	21
„ „ „ „ „	6 — —	6 16 — —	36 96 — —	6	12	7 345	44 069,76	1869	6
„ „ „ „ „	18 — —	6 16 — —	108 288 — —	9	18	7 287	131 174,26	1870	18
„ „ „ „ „	20 — —	6 16 — —	120 320 — —	6	12	8 596	171 925,13	1872	20
„ „ „ „ „	9 — —	6 16 — —	54 144 — —	—	—	8 182	73 638,68	1873	9
„ „ „ „ „	3 — —	6 16 — —	18 48 — —	1	2	8 773	26 318,79	1874	3
„ „ „ „ „	8 — —	6 16 — —	48 128 — —	5	10	8 922	71 373,44	1875	8
„ „ „ „ „	9 — —	6 16 — —	54 144 — —	3	6	6 035	54 317,25	1876	9
„ „ „ „ „	3 — —	6 18 — —	18 54 — —	3	6	9 066	27 199,32	1876	3
„ „ „ „ „	16 — —	6 19 — —	96 304 — —	5	10	6 939	111 024,54	1878	16
„ „ „ „ „	26 — —	6 20 — —	156 520 — —	11	22	9 075	235 945,91	1873	26
„ „ „ „ „	18 — —	6 20 — —	108 360 — —	4	8	9 778	175 997,76	1874	18
„ „ „ „ „	23 — —	6 20 — —	138 460 — —	6	12	8 402	193 246,82	1875	23
„ „ „ „ „	1 — —	6 20 — —	6 20 — —	—	—	6 647	6 647,43	1877	1
„ „ „ „ „	2 — —	6 24 — —	12 48 — —	—	—	8 296	16 592,78	1859	2
„ „ „ „ „	15 — —	6 24 — —	90 360 — —	—	—	8 600	129 004,35	1865	15
„ „ „ „ „	2 — —	6 24 — —	12 48 — —	—	—	8 768	17 536,98	1868	2
„ „ „ „ „	4 — —	6 24 — —	24 96 — —	1	2	8 222	32 889,76	1874	4
„ „ „ „ „	5 — —	6 24 — —	30 120 — —	2	4	9 226	46 130,64	1875	5
„ „ „ „ „	8 — —	6 24 — —	48 192 — —	2	4	8 709	69 673,77	1876	8
„ „ „ „ „	1 — —	9 16 — —	9 16 — —	—	—	9 919	9 919,32	1862	1
„ „ „ „ „	3 — —	9 16 — —	27 48 — —	3	6	8 685	26 055,00	1874	3
„ „ „ „ „	5 — —	9 16 — —	45 80 — —	—	—	7 644	38 220,00	1875	5
„ „ „ „ „	4 — —	10 8 — —	40 32 — —	2	4	8 885	35 539,92	1877	4
„ I. Kl. u. Salon II. Kl.	— 5 —	6 26 — —	30 130 — —	1	2	9 000	45 000,00	1853 1854 1858	3 1 1
Personenwagen I. und II. Klasse	— 1 —	6 27 — —	6 27 — —	1	2	13 822	13 822,30	1882	1
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	2	4	8 919	17 838,00	1852	2
„ „ „ „ „	— 4 —	6 32 — —	24 128 — —	4	8	9 904	39 616,20	1855	4
„ „ „ „ „	— 1 —	6 32 — —	6 32 — —	—	—	9 379	9 379,05	1856	1
„ „ „ „ „	— 6 —	6 32 — —	36 192 — —	—	—	9 745	58 469,47	1857	6
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	—	—	10 017	20 034,38	1858	2
„ „ „ „ „	— 6 —	6 32 — —	36 192 — —	6	12	9 174	55 044,23	1859	6
„ „ „ „ „	— 6 —	6 32 — —	36 192 — —	6	12	9 313	55 880,05	1860	6
„ „ „ „ „	— 6 —	6 32 — —	36 192 — —	6	12	10 923	65 540,12	1862	6
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	1	2	10 017	20 034,38	1863	2
„ „ „ „ „	— 4 —	6 32 — —	24 128 — —	2	4	9 873	39 493,08	1864	4
„ „ „ „ „	— 9 —	6 32 — —	54 288 — —	3	6	10 071	90 634,66	1865 1867 1869	1 4 4
„ „ „ „ „	— 9 —	6 32 — —	54 288 — —	—	—	10 617	95 554,62	1870	9
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	2	4	11 152	22 304,20	1875	2
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	2	4	7 594	15 188,99	1876	2
„ „ „ „ „	— 3 —	9 24 — —	27 72 — —	3	6	11 931	35 793,00	1848	3
„ „ „ „ „	— 1 —	12 16 — —	12 16 — —	—	—	11 820	11 820,00	1848	1
„ „ „ „ „	— 2 —	12 16 — —	24 32 — —	—	—	11 400	22 800,00	1850	2
„ „ „ „ „	— 3 —	12 16 — —	36 48 — —	—	—	12 600	37 800,00	1851	3
„ „ „ „ „	— 1 —	12 16 — —	12 16 — —	—	—	9 000	9 000,00	1852	1

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit 2 3 4 Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. II. III. IV. Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. II. III. IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Personenwagen II. Klasse mit Post	2	—	—	—	16	—	—	—	32	—	—	—	—	7 476	14 952,00	1875	2
Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	8 094	8 093,55	1862	1
„ „ „	1	—	—	—	24	—	—	—	24	—	—	—	—	6 000	6 000,00	1850	1
„ „ „	1	—	—	—	24	—	—	—	24	—	—	—	—	6 609	6 608,81	1865	1
„ „ „	14	—	—	—	24	—	—	—	336	—	—	4	8	6 805	95 263,24	1873	14
„ „ „	6	—	—	—	24	—	—	—	144	—	—	3	6	8 378	50 267,52	1874 1875	2 4
„ „ „	5	—	—	—	24	—	—	—	120	—	—	1	2	4 910	24 548,50	1876	5
„ „ „	6	—	—	—	28	—	—	—	168	—	—	3	6	7 069	42 415,90	1870	6
„ „ „	4	—	—	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	7 812	31 248,00	1873	4
„ „ „	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	2	4	7 740	15 480,00	1856	2
„ „ „	3	—	—	—	32	—	—	—	96	—	—	—	—	7 555	22 664,61	1857	3
„ „ „	7	—	—	—	32	—	—	—	224	—	—	5	10	7 602	53 216,65	1859 1865	1 6
„ „ „	20	—	—	—	32	—	—	—	640	—	—	10	20	7 210	144 208,18	1870	20
„ „ „	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	—	—	7 972	15 944,68	1871	2
„ „ „	11	—	—	—	32	—	—	—	352	—	—	5	10	8 598	94 572,92	1872	11
„ „ „	12	—	—	—	32	—	—	—	384	—	—	6	12	8 458	101 496,24	1873	12
„ „ „	29	—	—	—	32	—	—	—	928	—	—	9	18	8 655	250 984,14	1874	29
„ „ „	32	—	—	—	32	—	—	—	1 024	—	—	11	22	8 087	258 772,60	1875	32
„ „ „	10	—	—	—	32	—	—	—	320	—	—	3	6	6 124	61 241,41	1876	10
„ „ „	42	—	—	—	32	—	—	—	1 344	—	—	16	32	6 298	264 532,44	1877	42
Salonwagen II. Klasse	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	4 732	4 732,12	1859	1
„ „ „	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	6 000	6 000,00	1850	1
„ „ „	—	4	—	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	8 670	34 680,00	1850 1851	2 2
Personenwagen II. Klasse	—	3	—	—	32	—	—	—	96	—	—	2	4	8 890	26 670,00	1848	3
„ „ „	—	3	—	—	32	—	—	—	96	—	—	2	4	8 810	26 430,00	1850	3
„ „ „	—	3	—	—	32	—	—	—	96	—	—	3	6	9 120	27 360,00	1851	3
„ „ „	—	2	—	—	32	—	—	—	64	—	—	—	—	8 280	16 560,00	1856	2
„ „ „	—	5	—	—	40	—	—	—	200	—	—	5	10	9 277	46 383,00	1845	5
„ I., II. u. III. Klasse	1	—	—	6	8	20	—	6	8	20	—	—	—	5 418	5 418,00	1845	1
„ II. u. III. Klasse	1	—	—	—	8	20	—	—	8	20	—	—	—	6 512	6 512,11	1865	1
„ „ „ „ „	4	—	—	—	8	30	—	—	32	120	—	4	8	6 014	24 055,62	1865	4
„ „ „ „ „	16	—	—	—	8	30	—	—	128	480	—	6	12	7 345	117 516,92	1874	16
„ „ „ „ „	7	—	—	—	8	30	—	—	56	210	—	2	4	5 937	41 560,00	1875	7
„ „ „ „ „	16	—	—	—	8	38	—	—	128	608	—	9	18	5 053	80 852,07	1881	16
„ „ „ „ „	3	—	—	—	8	40	—	—	24	120	—	—	—	6 876	20 626,75	1876	3
„ „ „ „ „	1	—	—	—	16	20	—	—	16	20	—	1	2	5 208	5 208,00	1845	1
„ „ „ „ „	5	—	—	—	16	20	—	—	80	100	—	5	10	7 770	38 852,07	1862	5
„ „ „ „ „	7	—	—	—	16	20	—	—	112	140	—	5	10	(2 à 6 431) (5 à 6 588)	45 800,89	1864 1865	2 5
„ „ „ „ „	8	—	—	—	16	20	—	—	128	160	—	5	10	(4 à 6 438) (4 à 6 216)	50 614,21	1866 1867	4 4
„ „ „ „ „	3	—	—	—	16	20	—	—	48	60	—	—	—	6 000	18 000,00	1868 1871	1 2
„ „ „ „ „	—	3	—	—	8	40	—	—	24	120	—	3	6	8 042	24 124,79	1853 1854	2 1
„ „ „ „ „	—	4	—	—	16	30	—	—	64	120	—	—	—	10 839	43 355,70	1854	4
„ „ „ „ „	—	2	—	—	16	40	—	—	32	80	—	2	4	8 010	16 020,00	1847	2
„ „ „ „ „	—	2	—	—	16	40	—	—	32	80	—	—	—	7 810	15 619,81	1864	2
„ „ „ „ „	—	3	—	—	16	40	—	—	48	120	—	2	4	17 048	51 144,33	1882	3
„ „ „ „ „	—	2	—	—	24	20	—	—	48	40	—	—	—	7 830	15 660,00	1856	2
Personenwagen III. Klasse	4	—	—	—	—	28	—	—	—	112	—	2	4	6 720	26 880,00	1874	4
„ „ „	6	—	—	—	—	30	—	—	—	180	—	6	12	4 659	27 954,06	1847 1848	4 2
„ „ „	4	—	—	—	—	30	—	—	—	120	—	—	—	3 912	15 648,00	1852	4
„ „ „	2	—	—	—	—	30	—	—	—	60	—	2	4	4 905	9 810,28	1857	2
„ „ „	1	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	1	2	4 515	4 515,05	1859	1
„ „ „	6	—	—	—	—	30	—	—	—	180	—	—	—	6 380	38 277,29	1865	6
„ „ „	3	—	—	—	—	30	—	—	—	90	—	—	—	6 675	20 025,00	1874	3
„ „ „	1	—	—	—	—	35	—	—	—	35	—	1	2	4 232	4 231,83	1870	1
„ „ „	18	—	—	—	—	35	—	—	—	630	—	12	24	4 890	88 013,88	1873	18
„ „ „	11	—	—	—	—	35	—	—	—	385	—	6	12	5 737	63 101,65	1874	11
„ „ „	40	—	—	—	—	35	—	—	—	1 400	—	11	22	4 998	199 931,89	1875	40
„ „ „	25	—	—	—	—	35	—	—	—	875	—	19	38	4 071	101 785,52	1876	25
„ „ „	4	—	—	—	—	35	—	—	—	140	—	2	4	3 863	15 451,42	1877	4
„ „ „	3	—	—	—	—	37	—	—	—	111	—	3	6	4 830	14 490,00	1876	3

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit 2 | 3 | 4 Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. | II. | III. | IV. Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. | II. | III. | IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Personenwagen III. Klasse	3	—	—	—	—	38	—	—	—	114	—	3	6	5 040	15 120,00	1864	3
" " "	4	—	—	—	—	38	—	—	—	152	—	4	8	5 264	21 057,48	1865	4
" " "	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	5 460	5 460,00	1874	1
" " "	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	4 704	4 704,00	1875	1
" " "	8	—	—	—	—	39	—	—	—	312	—	4	8	5 813	46 500,00	1875	8
" " "	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	—	—	4 650	4 650,00	1849	1
" " "	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	6 540	6 540,00	1856	1
" " "	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	4 674	4 674,00	1857	1
" " "	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	6 006	12 011,04	1859	2
" " "	15	—	—	—	—	40	—	—	—	600	—	15	30	6 111	91 659,64	1861 1862	6 9
" " "	5	—	—	—	—	40	—	—	—	200	—	—	—	4 650	23 250,00	1864	5
" " "	55	—	—	—	—	40	—	—	—	2 200	—	55	110	5 365	295 088,80	1865	55
" " "	13	—	—	—	—	40	—	—	—	520	—	13	26	5 172	67 231,42	1866	13
" " "	31	—	—	—	—	40	—	—	—	1 240	—	16	32	4 863	150 740,69	1867	31
" " "	6	—	—	—	—	40	—	—	—	240	—	6	12	5 699	34 196,90	1868	6
" " "	20	—	—	—	—	40	—	—	—	800	—	20	40	4 997	99 946,00	1869	20
" " "	78	—	—	—	—	40	—	—	—	3 120	—	73	146	5 024	391 891,98	1870	78
" " "	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	4 785	9 570,52	1871	2
" " "	38	—	—	—	—	40	—	—	—	1 520	—	21	42	5 273	200 391,00	1872	38
" " "	141	—	—	—	—	40	—	—	—	5 640	—	78	156	5 608	790 690,14	1873	141
" " "	78	—	—	—	—	40	—	—	—	3 120	—	37	74	5 855	456 656,00	1874	78
" " "	169	—	—	—	—	40	—	—	—	6 760	—	83	166	4 757	803 904,56	1875	169
" " "	94	—	—	—	—	40	—	—	—	3 760	—	58	116	4 083	383 822,12	1876	94
" " "	18	—	—	—	—	40	—	—	—	720	—	4	8	4 050	72 900,38	1877	18
" " "	64	—	—	—	—	45	—	—	—	2 880	—	27	54	4 279	273 851,47	1877	64
" " "	19	—	—	—	—	45	—	—	—	855	—	16	32	4 352	82 691,71	1878	19
" " "	3	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	3	6	4 040	12 121,29	1879	3
" " "	4	—	—	—	—	45	—	—	—	180	—	4	8	3 837	15 346,79	1881	4
" " "	3	—	—	—	—	50	—	—	—	150	—	3	6	5 331	15 991,95	1876	3
Personenwagen III. Klasse mit Post	1	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	1	2	5 170	5 169,56	1872	1
" " " " "	1	—	—	—	—	15	—	—	—	15	—	1	2	5 933	5 932,93	1875	1
" " " " "	5	—	—	—	—	20	—	—	—	100	—	4	8	5 175	25 872,63	1872	5
" " " " "	2	—	—	—	—	20	—	—	—	40	—	2	4	1 = 5 125 1 = 5 521	10 646,26	1873 1874	1 1
" " " " "	2	—	—	—	—	20	—	—	—	40	—	—	—	4 469	8 938,00	1875	2
Personenwagen III. Klasse	—	7	—	—	—	50	—	—	—	350	—	5	10	7 924	55 470,00	1848	7
" " "	—	12	—	—	—	50	—	—	—	600	—	6	12	7 305	87 660,00	1849 1850	5 7
" " "	—	2	—	—	—	50	—	—	—	100	—	—	—	8 790	17 580,00	1852	2
" " "	—	6	—	—	—	50	—	—	—	300	—	5	10	7 684	46 104,75	1856	6
" " "	—	1	—	—	—	50	—	—	—	50	—	1	2	7 239	7 239,49	1858	1
" " "	—	1	—	—	—	58	—	—	—	58	—	1	2	6 450	6 450,00	1853	1
" " "	—	4	—	—	—	58	—	—	—	232	—	1	2	6 000	24 000,00	1854 1858	3 1
" " "	—	4	—	—	—	58	—	—	—	232	—	4	8	7 056	28 222,84	1869	4
" " "	—	7	—	—	—	60	—	—	—	420	—	7	14	7 418	51 927,00	1845	7
" " "	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	7 575	15 150,00	1847	2
" " "	—	8	—	—	—	60	—	—	—	480	—	7	14	6 388	51 103,90	1852 1853	5 3
" " "	—	6	—	—	—	60	—	—	—	360	—	2	4	6 057	36 343,20	1854 1855 1856	1 4 1
" " "	—	15	—	—	—	60	—	—	—	900	—	15	30	7 990	119 848,83	1862	15
" " "	—	3	—	—	—	60	—	—	—	180	—	2	4	6 599	19 795,77	1865	3
" " "	—	15	—	—	—	60	—	—	—	900	—	13	26	6 444	96 656,08	1866 1867	13 2
" " "	—	10	—	—	—	60	—	—	—	600	—	10	20	7 383	73 831,88	1868	10
" " "	—	12	—	—	—	60	—	—	—	720	—	9	18	6 921	83 047,87	1869	12
" " "	—	12	—	—	—	60	—	—	—	720	—	—	—	6 599	79 183,19	1870	12
" " "	—	4	—	—	—	60	—	—	—	240	—	—	—	6 449	25 794,36	1873 1874	3 1
" " "	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	6 622	13 243,08	1875	2
Personenwagen IV. Klasse	1	—	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	—	6 368	6 368,45	1866	1
" " "	60	—	—	—	—	—	40	—	—	—	2 400	30	60	3 705	222 497,04	1874	60
" " "	19	—	—	—	—	—	40	—	—	—	760	8	16	4 170	79 259,99	1875	19
" " "	3	—	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	—	6 450	19 350,00	1874	3
" " "	18	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 080	—	—	4 685	84 331,23	1872	18
" " "	4	—	—	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	6 028	24 110,52	1873	4

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
				I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.						
Personenwagen IV. Klasse	4	—	—	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	4 876	19 504,96	1874	4
„ „ „	22	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 320	13	26	4 464	98 210,39	1875	22
„ „ „	27	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 620	12	24	3 199	86 360,22	1876	27
„ „ „	9	—	—	—	—	—	60	—	—	—	540	6	12	3 613	32 518,95	1877	9
„ „ „	23	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 380	12	24	3 143	72 295,22	1878	23
Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	46	—	—	—	46	—	—	1	2	3 867	3 867,38	1881	1
„ II. u. III. Kl.	1	—	—	—	15	29	—	—	15	29	—	1	2	4 448	4 447,55	1883	1
„ „ „ „ „	1	—	—	—	15	51	—	—	15	51	—	1	2	3 474	3 473,63	1879	1
„ „ „ „ „	2	—	—	—	15	51	—	—	30	102	—	2	4	4 305	8 610,22	1881	2
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	70	—	—	—	70	—	1	2	3 209	3 209,13	1879	1
„ „ „	1	—	—	—	—	70	—	—	—	70	—	1	2	3 780	3 780,08	1883	1
„ II. u. III. Kl. u. Gepäckraum	—	—	1	—	15	39	—	—	15	39	—	1	2	4 564	4 563,84	1879	1
fwagen (System Thomas)																	
Vagenabtheilung II. u. III. Kl. und Gepäckraum	3	—	—	—	20	54	—	—	60	162	—	3	6	15 713	47 139,47*	1883	3
Summa	1 800	246	1	—	—	—	—	2 260	16 206	50 950	9 755	1 092	2 184	—	—	—	2 047
	mit							79 171 Plätze = 18,234 pro Achse.									
	4 342 Achsen und 16 879 250 kg Eigengewicht = 3 887,4 kg pro Achse oder 213,2 kg pro Platz.																

b) **für schmalspurige Bahnen.**

nenwagen II. u. III. Klasse	9	—	—	—	6	10	—	—	54	90	—	5	10	2 430	21 869,39	1881	2
																1882	2
																1883	5
„ III. Klasse	19	—	—	—	—	16	—	—	—	304	—	15	30	2 258	42 896,24	1881	4
																1882	8
																1883	7
„ II. u. III. Klasse	—	—	1	—	6	27	—	—	6	27	—	1	2	4 384	4 383,00	1883	1
Summa	28	—	1	—	—	—	—	—	60	421	—	21	42	—	—	—	29
	mit							481 Plätze = 8,017 pro Achse.									
	60 Achsen und 68 950 kg Eigengewicht = 1 149,2 kg pro Achse oder 143,3 kg pro Platz.																
Summa aller Personenwagen	1 828	246	2	—	—	—	—	2 260	16 266	51 371	9 755	1 113	2 226	—	—	—	2 076
	mit							79 652 Plätze = 18,095 pro Achse.									
	4 402 Achsen und 16 948 200 kg Eigengewicht = 3 850,1 kg pro Achse oder 212,8 kg pro Platz.																

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

nenwagen II. Klasse	3	—	—	—	32	—	—	—	96	—	—	—	—	8 054	24 162,00	1872	3
„ II. u. III. Klasse	5	—	—	—	8	30	—	—	40	150	—	5	10	7 244	36 220,00	1872	5
„ III. „	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	—	—	4 800	9 600,00	1875	2
„ IV. „	2	—	—	—	—	—	55	—	—	—	110	1	2	5 204	10 408,00	1872	2
„ IV. Klasse mit Zugführer-Coupé	1	—	—	—	—	—	36	—	—	—	36	1	2	5 204	5 204,00	1872	1
„ II. Klasse mit Post- und Gepäckraum	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	5 965	5 965,00	1880	1
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	5 665	5 665,00	1880	1
Summa	15	—	—	—	—	—	—	—	152	290	146	9	18	—	—	—	15
	mit							588 Plätze = 19,000 pro Achse.									
	30 Achsen und 122 625 kg Eigengewicht = 4 087,5 kg pro Achse oder 208,5 kg pro Platz.																

* Die Kosten der Maschinen-Abtheilung siehe unter „Lokomotiven".

C. Bestand an Personenwagen.

Bezeichnung der Wagen.	2. 3. 4. Anzahl der Wagen mit 2 | 3 | 4 Achsen.	5. 6. 7. 8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. | II. | III. | IV. Klasse.	9. 10. 11. 12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. | II. | III. | IV. Klasse.	13. 14. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. 16. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. (Mark.)	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.									
Personenwagen I. u. II. Klasse	1 — —	— 8 26 —	— 8 26 —	—	—	9 600	9 600,00	1873	1
" II. "	1 — —	— 8 30 —	— 8 30 —	—	—	7 080	7 080,00	1873	1
" III. "	7 — —	— 8 30 —	— 56 210 —	4	8	7 286	51 000,00	1873	7
Summa	9 — — mit	— — — —	— 72 266 — 338 Plätze = 18,778 pro Achse.	4	8	—	—	—	9
	18 Achsen und 69 450 kg Eigengewicht = 3 858,3 kg pro Achse oder 205,5 kg pro Platz.								
c. Zittau-Reichenberger Bahn.									
Personenwagen I. u. II. Klasse	2 — —	6 8 20 —	12 16 40 —	—	—	9 597	19 194,00	1857	2
" II. "	2 — —	6 — 30 —	12 — 60 —	—	—	8 856	17 712,00	1857	2
" II. "	3 — —	— 16 20 —	— 80 100 —	5	10	6 602	33 012,00	1857	5
" III. "	3 — —	— — 40 —	— — 120 —	3	6	5 461	16 381,80	1857	3
Summa	12 — — mit	— — — —	24 96 320 — 440 Plätze = 18,333 pro Achse.	8	16	—	—	—	12
	34 Achsen und 92 400 kg Eigengewicht = 3 850,0 kg pro Achse oder 210,0 kg pro Platz.								

Von den [illegible] kamen nach den Anschaffungsjahren:

Jahrgang.	mit einer Anzahl von Plätzen: Personenwagen.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.	Prozent	Jahrgang
[illegible]	31	—	64	1 380	40	1 484 =	1,862	auf 1866
auf 1845	48	45	360	1 440	—	1 845 =	2,316	" " 1867
" 1847	27	41	232	860	—	1 133 =	1,422	" " 1868
" 1848	56	92	455	1 752	—	2 299 =	2,886	" " 1869
" 1849	156	198	1 672	3 875	—	5 745 =	7,212	" " 1870
" 1850	11	36	156	120	—	312 =	0,392	" " 1871
" 1851	99	156	762	1 630	1 080	3 628 =	4,555	" " 1872
" 1852	233	220	1 496	6 470	240	8 426 =	10,579	" " 1873
" 1853	242	185	1 656	4 305	2 775	8 921 =	11,200	" " 1874
" 1854	356	308	2 106	8 895	2 080	13 389 =	16,809	" " 1875
" 1855	192	132	918	5 016	1 620	7 686 =	9,650	" " 1876
" 1856	151	91	1 567	3 740	540	5 938 =	7,455	" " 1877
" 1857	58	96	304	855	1 380	2 635 =	3,308	" " 1878
" 1858	6	—	30	295	—	325 =	0,408	" " 1879
" 1859	29	—	216	974	—	1 190 =	1,494	" " 1881
" 1860	14	6	87	268	—	361 =	0,453	" " 1882
" 1861	18	—	111	450	—	561 =	0,704	" " 1883
" 1862	2 076	2 260	16 266	51 371	9 755	79 652		
" 1863								
" 1864								
" 1865								

Prozenten: 2,84 auf I. Klasse, 20,42 auf II. Klasse, 64,49 auf III. Klasse,

[illegible] ergeben sich von den vorhandenen Plätzen:
[illegible] 20,44 % auf II. Klasse, 64,35 % auf III. Klasse, 12,32 % auf IV. Klasse.
[illegible] und 87,68 % auf III Klasse.

[illegible] sind eingerichtet:
[illegible] Plätzen und zwar:
[illegible] 60,44 Prozent der vorhandenen Plätze,
" 41,84 " " " "
" 48,81 " " " "

[illegible] Plätzen und zwar:
[illegible] 44,88 Prozent der vorhandenen Plätze,
" 88,88 " " " "
" 88,88 " " " "
" 80,81 " " " "

D.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

GEPÄCK- UND GÜTER- ETC. WAGEN

MIT ANGABE IHRER TRAGFÄHIGKEIT UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a) für normalspurige Bahnen.
   - b) für schmalspurige Bahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1883.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen	5. Tragfähigkeit durchschnittlich pro Wagen (Kilogramm)	6. Tragfähigkeit im Ganzen (Kilogramm)	7. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung	8. Anzahl der gebremster Achsen	9. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen (Mark)	10. Anschaffungskosten im Ganzen (Mark)	11. Jahr der Anschaffung

1. Staats-Eisenbahnen.

a) für normalspurige Bahnen.

Passagiergepäckwagen	2			5 000	[illegible]	2	4	[illegible]	[illegible]	[illegible]
„	11			„	55 000	11	22	[illegible]	[illegible]	[illegible]
„	5			„	25 000	5	10	[illegible]	[illegible]	[illegible]
„	2			„	10 000	2	4	[illegible]	[illegible]	[illegible]
„	17			„	85 000	17	34	[illegible]	[illegible]	[illegible]
„	3			„	15 000	3	6	[illegible]	[illegible]	[illegible]
„	7			„	35 000	7	14	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	4			„	20 000	4	8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	18			„	90 000	18	36	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	29			„	145 000	29	58	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	26			„	130 000	26	52	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	33			„	165 000	33	66	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	53			„	265 000	53	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	49			„	245 000	49	98	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	28			„	140 000	28	56	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	33			„	165 000	33	66	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	1			„	5 000	1	2	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	4			„	20 000	4	8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	1			„	5 000	1	2	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	1			„	5 000	1	2	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	4			„	20 000	4	8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]			5 000	45 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Summa	[illegible]	[illegible]			1 700 000	[illegible]	[illegible]	—	—	—

[illegible] Achsen und [illegible] kg Eigengewicht [illegible]

Lederk[illegible] Übertrag[illegible]				5 000	10 000	2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
				„	5 000			[illegible]	[illegible]	[illegible]
				„	20 000		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
				„	20 000	2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
				„	15 000	2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]			„	85 000?		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]			„	80 000		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]				[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]				340 000?	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]				65 000?			[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]				80 000?		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]			„	115 000?	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]			„	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]				110 000?	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]				145 000?	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]				[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]				[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]				[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]					[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

12
6
6
80
2
16
126

12,88 auf I
An
Von

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Tragfähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
bedeckte											
terwagen	193	—	—	5 000	965 000	147	294	2 147	414 360,87	1864	193
„	179	—	—	„	895 000	69	138	2 125	380 457,30	1865	179
„	63	—	—	„	315 000	46	92	2 078	130 918,78	1866	63
„	125	—	—	„	625 000	70	140	2 093	261 629,14	1867	125
„	270	—	—	„	1 350 000	110	220	2 195	592 672,15	1868	270
„	64	—	—	„	320 000	51	102	1 908	122 097,14	1869	64
„	211	—	—	„	1 055 000	87	174	2 337	493 178,97	1870	211
„	269	—	—	„	1 345 000	136	272	2 287	615 148,67	1871	269
„	399	—	—	„	1 995 000	222	444	2 600	1 037 577,99	1872	399
„	496	—	—	„	2 480 000	253	506	2 775	1 376 166,10	1873	496
„	327	—	—	„	1 635 000	153	306	2 865	936 975,78	1874	327
„	313	—	—	„	1 565 000	148	296	2 433	761 515,00	1875	313
„	42	—	—	„	210 000	35	70	(12 à 2 692) (30 à 1 995)	92 156,57	1876	42
„	14	—	—	„	70 000	6	12	1 925	26 946,24	1877	14
„	99	—	—	10 000	990 000	49	98	3 440	340 596,77	1866	99
„	99	—	—	„	990 000	25	50	3 001	297 120,99	1867	99
„	98	—	—	„	980 000	39	78	3 232	316 770,00	1868	98
„	62	—	—	„	620 000	50	100	2 940	182 287,81	1869	62
„	122	—	—	„	1 220 000	—	—	3 039	370 758,00	1870 / 1871	49 / 73
„	100	—	—	„	1 000 000	30	60	3 311	331 050,00	1872	100
„	1	—	—	„	10 000	—	—	2 880	2 880,00	1873	1
„	143	—	—	„	1 430 000	33	66	3 139	448 905,60	1874	143
„	53	—	—	„	530 000	15	30	2 855	151 335,00	1875	53
„	262	—	—	„	2 620 000	81	162	2 311	605 540,40	1876	262
„	291	—	—	„	2 910 000	176	352	2 299	669 073,28	1877	291
„	469	—	—	„	4 690 000	237	474	2 261	1 060 589,97	1878	469
„	94	—	—	„	940 000	35	70	2 000	188 002,90	1879	94
„	336	—	—	„	3 360 000	166	332	1 921	645 610,93	1880	336
„	157	—	—	„	1 570 000	77	154	1 979	310 644,59	1881	157
„	165	—	—	„	1 650 000	85	170	2 046	337 598,12	1882	165
„	185	—	—	„	1 850 000	98	196	2 326	430 326,10	1883	185
„		6	—	10 000	60 000	6	12	4 522	27 130,69	1852	6
„		5	—	„	50 000	5	10	7 500*	37 500,00	1853	5
„	—	36	—	„	360 000	6	12	3 412	122 820,00	1854	36
„	—	43	—	„	430 000	11	22	3 616	155 468,41	1855	43
„	—	30	—	„	300 000	1	2	3 642	109 267,80	1856	30
„		39	—	„	390 000	1	2	3 285	128 128,15	1857	39
„		22	—	„	220 000	14	28	3 589	78 947,96	1858	22
„	—	39	—	„	390 000	—	—	2 921	113 928,24	1859	39
„		23	—	„	230 000	—	—	2 631	60 507,30	1860	23
„		76	—	„	760 000	—	—	2 558	194 425,10	1861	76
„		5	—	„	50 000	—	—	2 626	13 130,00	1862	5
„		1	—	„	10 000	—	—	2 324	2 323,98	1863	1
„		5	—	„	50 000	—	—	2 209	11 045,00	1864 / 1867 / 1869	2 / 1 / 2
„		10	—	15 000	150 000	—	—	2 960	29 595,82	1881	10
„		39	—	„	450 000	—	—	3 204	90 120,78	1882	39

*) Früher Postbureau-Wagen.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Tragfähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
bedeckte Güterwagen	—	25	—	15 000	375 000	—	—	3 683	92 070,52	1883	25
„	—	—	1	10 000	10 000	—	—	6 630	6 630,00	1847	1
„	—	—	2	„	20 000	—	—	5 868	11 736,80	1859	2
„	—	—	4	„	40 000	—	—	5 881	23 524,18	1870	4
„	—	—	2	„	20 000	—	—	4 722	9 444,55	1877	2
„	—	—	25	„	250 000	—	—	4 665	116 630,00	1878	25
„	—	—	13	„	130 000	—	—	4 074	52 963,42	1879	13
„	—	—	2	„	20 000	—	—	3 355	6 709,30	1880	2
Pferdewagen	3	—	—	5 000	15 000	—	—	3 100	9 300,00	1851	3
„	2	—	—	„	10 000	—	—	3 300	6 600,00	1853	2
„	10	—	—	„	50 000	10	20	2 337	23 373,94	1865	10
Viehwagen	3	—	—	5 000	15 000	—	—	2 340	7 020,00	1853 1858 1865	1 1 1
„	2	—	—	„	10 000	—	—	1 923	3 846,03	1877	2
„	7	—	—	„	35 000	—	—	2 216	15 514,77	1879	7
„	2	—	—	„	10 000	—	—	2 154	4 307,81	1880	2
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 289	2 289,33	1881	1
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 311	2 311,40	1882	1
Summa der bedeckten Güterwagen	6 363	395	49	—	50 260 000	3 190	6 380	—	—	—	6 807
	mit 14 107 Achsen und 39 738 765 kg Eigengewicht = 2 817,0 kg pro Achse.										
	340 Passagiergepäckwagen mit 689 Achsen und 2 435 625 kg Eigengewicht,										
	6 807 bedeckte Güterwagen „ 14 107 „ „ 39 738 765 „ „										
	14 796 Achsen und 42 174 390 kg Eigengewicht = 2 850,4 kg pro Achse.										
offene*) Güterwagen	2	—	—	5 000	10 000	—	—	1 801	3 601,00	1844 1845	1 1
„	2	—	—	„	10 000	—	—	1 801	3 602,00	1846	2
„	3	—	—	„	15 000	—	—	2 035	6 106,42	1847	3
„	6	—	—	„	30 000	3	6	1 961	11 765,62	1848	6
„	6	—	—	„	30 000	—	—	2 700	10 800,00	1849 1850	4 2
„	15	—	—	„	75 000	—	—	1 783	26 741,12	1851	15
„	26	—	—	„	130 000	6	12	1 413	36 748,08	1852	26
„	19	—	—	„	95 000	6	12	1 877	35 656,89	1853	19
„	17	—	—	„	85 000	5	10	1 815	30 851,42	1854	17
„	78	—	—	„	390 000	28	56	2 916	227 452,77	1855	78
„	118	—	—	„	590 000	41	82	2 344	276 535,00	1856	118
„	47	—	—	„	235 000	4	8	2 011	94 500,91	1857	47
„	97	—	—	„	485 000	31	62	2 026	196 500,02	1858	97
„	28	—	—	„	140 000	12	24	1 895	53 064,15	1859	28
„	32	—	—	„	160 000	9	18	1 645	52 651,86	1860	32
„	59	—	—	„	295 000	38	76	1 797	106 012,89	1861	59
„	146	—	—	„	730 000	121	242	1 822	266 017,41	1862	146
„	117	—	—	„	585 000	84	168	1 471	172 094,14	1863	117
„	54	—	—	„	270 000	16	32	1 525	82 325,22	1864	54
„	64	—	—	„	320 000	34	68	1 499	95 915,72	1865	64
„	162	—	—	„	810 000	30	60	1 530	247 872,52	1866	162
„	95	—	—	„	475 000	60	120	1 482	140 773,90	1867	95

*) Unter den zweiachsigen offenen Güterwagen befinden sich 6 Stück à 5 000 kg und 15 Stück à 10 000 kg Tragfähigkeit zusammen 21 Stück mit 180 000 kg Tragfähigkeit zum Viehtransport.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Tragfähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
offene Güterwagen	39	—	—	5 000	195 000	10	20	1 309	51 040,38	1868	39
„	44	—	—	„	220 000	17	34	1 233	54 260,88	1869	44
„	11	—	—	„	55 000	2	4	1 187	13 053,97	1870	11
„	2	—	—	„	10 000	1	2	1 950	3 900,00	1873	2
„	6	—	—	„	30 000	—	—	1 800	10 800,00	1874 1875	4 2
Zweigbahnwagen	55	—	—	„	275 000	48	96	1 182	64 984,74	1856 1857 1858	23 19 13
„	79	—	—	„	395 000	79	158	1 347	106 413,00	1874	79
„	18	—	—	„	90 000	18	36	1 297	23 347,26	1875	18
„	41	—	—	„	205 000	41	82	1 110	45 493,32	1877	41
„	20	—	—	„	100 000	20	40	939	18 785,28	1878	20
„	45	—	—	„	225 000	45	90	866	38 984,47	1879	45
„	40	—	—	„	200 000	40	80	887	35 499,58	1880	40
„	26	—	—	„	130 000	26	52	983	25 561,84	1881	26
„	5	—	—	„	25 000	5	10	1 028	5 138,19	1882	5
Güterwagen	40	—	—	6 000	240 000	8	16	2 278	91 104,00	1866	40
„	34	—	—	10 000	340 000	5	10	2 311	78 580,85	1854	34
„	79	—	—	„	790 000	18	36	2 245	177 328,78	1855	79
„	21	—	—	„	210 000	7	14	2 170	45 578,37	1856	21
„	136	—	—	„	1 360 000	56	112	2 429	330 350,16	1857	136
„	76	—	—	„	760 000	34	68	2 461	187 039,40	1858	76
„	32	—	—	„	320 000	12	24	2 278	72 906,56	1859	32
„	70	—	—	„	700 000	23	46	1 887	132 089,02	1860	70
„	342	—	—	„	3 420 000	290	580	2 113	722 788,68	1861	342
„	300	—	—	„	3 000 000	99	198	2 034	610 220,40	1862	300
„	124	—	—	„	1 240 000	99	198	1 984	246 066,48	1863	124
„	146	—	—	„	1 460 000	87	174	1 929	281 632,38	1864	146
„	335	—	—	„	3 350 000	116	232	2 164	725 029,99	1865	335
„	450	—	—	„	4 500 000	249	498	2 315	1 041 654,05	1866	450
„	238	—	—	„	2 380 000	92	184	2 335	555 772,14	1867	238
„	109	—	—	„	1 090 000	73	146	2 078	226 528,17	1868	109
„	291	—	—	„	2 910 000	90	180	1 988	578 616,64	1869	291
„	396	—	—	„	3 960 000	178	356	2 048	810 995,80	1870	396
„	579	—	—	„	5 790 000	273	546	2 112	1 223 003,06	1871	579
„	1 207	—	—	„	12 070 000	385	770	2 273	2 743 809,57	1872	1 207
„	1 298	—	—	„	12 980 000	517	1 034	2 594	3 367 643,73	1873	1 298
„	975	—	—	„	9 750 000	402	804	2 635	2 569 127,68	1874	975
„	811	—	—	„	8 110 000	223	446	2 285	1 852 798,01	1875	811
„	347	—	—	„	3 470 000	121	242	1 853	643 122,34	1876	347
„	190	—	—	„	1 900 000	62	124	1 787	339 470,12	1877	190
„	101	—	—	„	1 010 000	52	104	1 660	167 644,62	1878	101
„	137	—	—	„	1 370 000	66	132	1 516	207 705,74	1879	137
„	199	—	—	„	1 990 000	99	198	1 689	336 089,22	1880	199
„	433	—	—	„	4 330 000	201	402	1 512	654 620,83	1881	433
„	306	—	—	„	3 060 000	152	304	1 683	515 129,00	1882	306
„	783	—	—	„	7 830 000	409	818	1 590	1 244 580,84	1883	783
„	1	—	—	13 000	13 000	—	—	2 128	2 128,46	1881	1
„	10	—	—	15 000	150 000	—	—	2 336	23 355,00	1865	10

[illegible]	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
	[illegible] der Wagen mit			Tragfähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
[illegible]	[illegible]	—	—	15 000	1 080 000	18	36	2 460	177 135,00	1866	72
	[illegible]	—	—	"	45 000	3	6	2 820	8 460,00	1867	3
	[illegible]	—	—	"	750 000	17	34	2 503	125 160,00	1868	50
	[illegible]	—	—	"	15 000	—	—	2 340	2 340,00	1875	1
	[illegible]	—	—	"	360 000	—	—	1 469	35 265,11	1883	24
	[illegible]	[illegible]	—	10 000	10 000	—	—	3 000	3 000,00	1855	1
		[illegible]	—	15 000	225 000	—	—	2 262	33 923,83	1880	15
		12	—	"	180 000	—	—	2 917	35 005,85	1882	12
		2	—	"	30 000	—	—	2 651	5 302,48	1883	2
		—	3	10 000	30 000	—	—	3 351	10 054,06	1870	3
		—	3	"	30 000	—	—	6 125	18 374,52	1873	3
		—	13	"	130 000	—	—	5 852	76 074,26	1874	13
		—	1	20 000	20 000	—	—	4 625	4 625,14	1860	1
		—	3	"	60 000	—	—	4 660	13 979,22	1870	3
			4	"	80 000	—	—	7 317	29 269,00	1873	4
			11	"	220 000	—	—	3 017	33 183,96	1880	11
	2	—	—	4 000	8 000	2	4	1 788	3 575,00	1846 und 1848	1 1
	431	—		5 000	2 155 000	238	476	1 243	535 735,26	1842 bis 1873	431
		1		7 500	7 500	1	2	3 005	3 005,00	1852	1
[illegible]	[illegible]	31	38	—	119 408 500	5 657	11 314	—	—	—	12 872
	[illegible] Achsen und 61 835 720 kg Eigengewicht = 2 392,0 kg pro Achse										
[illegible]	[illegible]	435	87	—	171 368 500	9 187	18 374	—	—	—	20 019

[illegible] Wagen mit {104 010 110 kg Eigengewicht, 40 647 Achsen (pro Achse 4 216,0 kg Tragfähigkeit und 2 558,9 kg Wagengewicht).

b) für schmalspurige Bahnen.

[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	5 000	35 000	6	12	1 388	9 718,63	1881	7
	[illegible]	[illegible]	—	"	30 000	6	12	1 373	8 237,63	1882	6
	[illegible]	[illegible]	—	"	40 000	8	16	1 470	11 760,77	1883	8
	[illegible]	[illegible]	—	5 000	60 000	6	12	1 157	13 881,96	1881	12
	[illegible]	[illegible]	—	"	250 000	45	90	1 267	63 356,94	1882	50
	[illegible]	[illegible]	—	"	60 000	12	24	1 306	15 675,09	1883	12
	[illegible]	[illegible]	—	"	30 000	—	—	821	4 925,04	1881 1882	5 1
	[illegible]	[illegible]	—	"	15 000	3	6	1 369	4 107,75	1882	3
	[illegible]	[illegible]	2	7 500	15 000	—	—	1 454	2 908,67	1882	2
[illegible]	[illegible]	[illegible]	2	—	535 000	86	172	—	—	—	106

[illegible] Wagen mit {235 890 kg Eigengewicht, 216 Achsen (pro Achse 2 476,9 kg Tragfähigkeit und 1 089,8 kg Wagengewicht).

[illegible]	[illegible]	435	89	—	171 903 500	9 273	18 546	—	—	—	20 125

[illegible] Wagen mit {104 245 500 kg Eigengewicht, 40 863 Achsen (pro Achse 4 206,8 kg Tragfähigkeit und 2 551,1 kg Wagengewicht).

[illegible] als Zugführer- und Gepäckwagen.

[illegible] Postzwecken benutzt.

[illegible] Wagenpark der Staatsbahnen von Privaten überwiesen:

85 bedeckte Güterwagen mit zus. 168 Achsen und 840 000 kg Tragfähigkeit,
57 offene " " " 119 " " 605 000 " "
[illegible] Stück Güterwagen mit zus. 287 Achsen und 1 445 000 kg Tragfähigkeit.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Tragfähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

Passagiergepäckwagen	1	—	—	5 000	5 000	1	2	6 044	6 044,00	1872	1
„ mit Postraum	1	—	—	„	5 000	1	2	6 044	6 044,00	1872	1
bedeckte											
Güterwagen	15	—	—	10 000	150 000	5	10	3 384	50 760,00	1872	15
„	6	—	—	„	60 000	—	—	—	—*)	1883	6
offene											
Güterwagen	110	—	—	10 000	1 100 000	20	40	2 725	299 740,00	1872	110
„	199	—	—	„	1 990 000	83	166	3 101	620 166,25	1873	199
„	1	—	—	„	10 000	1	2			1874	1
„	5	—	—	„	50 000	3	6	2 206	11 030,28	1880	5
„	5	—	—	„	50 000	—	—	1 757	8 783,09	1881	5
„	150	—	—	„	1 500 000	30	60	2 145	321 774,28	1882	150
Summa der Gepäck- und Güterwagen	493	—	—	—	4 920 000	144	288	—	—	—	493

493 Wagen mit { 2 578 975 kg Eigengewicht, 986 Achsen (pro Achse 4 989,0 kg Tragfähigkeit und 2 615,6 kg Wagengewicht).

Ausserdem 10 Stück zweiachsige Bauwagen mit 2 Bremsen, zusammen 50 000 kg Tragfähigkeit, 27 900 kg Eigengewicht und 13 500 Mark Anschaffungskosten.

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

Passagiergepäckwagen mit Postraum	2	—	—	5 000	10 000	2	4	5 160	10 320,00	1874	2
bedeckte											
Güterwagen	18	—	—	5 000	90 000	5	10	3 580	64 440,00	1873	18
offene											
Güterwagen	168	—	—	10 000	1 680 000	32	64	3 099	520 560,00	1873	168
„	82	—	—	„	820 000	35	70	3 184	261 060,00	1874	82
Summa der Gepäck- und Güterwagen	270	—	—	—	2 600 000	74	148	—	—	—	270

270 Wagen mit { 1 289 850 kg Eigengewicht, 540 Achsen (pro Achse 4 814,8 kg Tragfähigkeit und 2 388,6 kg Wagengewicht).

*) Von den zur Vermehrung des Transportmittelparkes bestimmten 25 Stück Wagen sind Ende 1883 bereits 6 Stück in Dienst gestellt, deren Kosten nach Beendigung der Lieferung festgestellt werden.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Tragfähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		**Jahr der Anschaffung.**	**Stückzahl pro Jahr und in Sa.**
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Kilogramm.				Mark.			
c. Zittau-Reichenberger Bahn.											
Passagiergepäckwagen	3	—	—	5 000	15 000	3	6	2 923	8 768,25	1856	3
bedeckte* Güterwagen	21	—	—	5 000	105 000	9	18	2 629	55 212,08	1856	21
„	10	—	—	„	50 000	10	20	2 430	24 301,80	1863	10
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 614	2 614,46	1867	1
offene Güterwagen	18	—	—	5 000	90 000	9	18	2 124	38 232,22	1857	18
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 124	2 124,01	1866	1
„	1	—	—	„	5 000	—	—	2 124	2 124,02	1867	1
„	25	—	—	10 000	250 000	7	14	2 482	62 045,48	1856	25
„	9	—	—	„	90 000	9	18	2 482	22 336,38	1857	9
„	1	—	—	„	10 000	1	2	2 482	2 481,82	1864	1
„	1	—	—	„	10 000	1	2	2 482	2 481,82	1873	1
„	2	—	—	„	20 000	2	4	2 124	4 248,02	1876	2
„	4	—	—	„	40 000	3	6	2 482	9 927,28	1880	4
„	3	—	—	„	30 000	2	4	2 363	7 087,65	1882	3
„	13	—	—	„	130 000	5	10	1 548	20 130,29	1883	13
Summa der Gepäck- und Güterwagen	113	—	—	—	855 000	61	122	—	—	—	113

113 Wagen mit { 562 400 kg Eigengewicht, 226 Achsen (pro Achse 3 783,2 kg Tragfähigkeit und 2 488,5 kg Wagengewicht).

*) Ein bedeckter Güterwagen dient als Gepäck-Beiwagen für Personenzüge.

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

Gepäck- und Güterwagen.				Tragfähigkeit.			Jahrgang.
bedeckte	offene	zusammen		Achsen	Kilogramm		
—	1	1	mit	2	5 000 = 0,008	Proz. auf	1842
—	3	3	„	6	15 000 = 0,009	„ „	1843
—	1	1	„	2	5 000 = 0,003	„ „	1844
2	11	13	„	26	65 000 = 0,038	„ „	1845
1	8	9	„	18	44 000 = 0,026	„ „	1846
5	20	25	„	52	130 000 = 0,076	„ „	1847
4	29	33	„	66	164 000 = 0,095	„ „	1848
3	13	16	„	32	80 000 = 0,046	„ „	1849
19	5	24	„	48	120 000 = 0,070	„ „	1850
19	33	52	„	104	260 000 = 0,151	„ „	1851
80	70	150	„	307	782 500 = 0,455	„ „	1852
76	48	124	„	253	645 000 = 0,375	„ „	1853
49	59	108	„	252	890 000 = 0,518	„ „	1854
60	173	233	„	511	1 780 000 = 1,035	„ „	1855
113	198	311	„	652	1 810 000 = 1,053	„ „	1856
100	224	324	„	690	2 495 000 = 1,451	„ „	1857
49	202	251	„	528	1 745 000 = 1,015	„ „	1858
70	69	139	„	321	1 060 000 = 0,617	„ „	1859
50	110	160	„	346	1 280 000 = 0,745	„ „	1860
108	425	533	„	1 142	4 755 000 = 2,766	„ „	1861
71	460	531	„	1 067	4 180 000 = 2,432	„ „	1862

Gepäck- und Güterwagen.				Tragfähigkeit.			Jahrgang.
bedeckte	offene	zusammen		Achsen	Kilogramm		
114	266	380	mit	761	2 525 000 = 1,469	Proz. auf	1863
197	207	404	„	810	2 760 000 = 1,606	„ „	1864
207	421	628	„	1 256	4 915 000 = 2,859	„ „	1865
165	746	911	„	1 822	8 060 000 = 4,689	„ „	1866
225	364	589	„	1 179	4 665 000 = 2,714	„ „	1867
375	205	580	„	1 160	4 435 000 = 2,580	„ „	1868
132	342	474	„	950	4 145 000 = 2,411	„ „	1869
282	414	696	„	1 412	5 785 000 = 3,365	„ „	1870
371	579	950	„	1 900	8 010 000 = 4,660	„ „	1871
525	1 207	1 732	„	3 464	15 195 000 = 8,839	„ „	1872
530	1 318	1 848	„	3 710	15 810 000 = 9,197	„ „	1873
523	1 071	1 594	„	3 214	13 625 000 = 7,926	„ „	1874
415	832	1 247	„	2 494	10 565 000 = 6,146	„ „	1875
332	347	679	„	1 358	6 440 000 = 3,746	„ „	1876
342	231	573	„	1 150	5 280 000 = 3,071	„ „	1877
495	121	616	„	1 282	6 055 000 = 3,522	„ „	1878
114	182	296	„	618	2 700 000 = 1,571	„ „	1879
344	265	609	„	1 259	6 045 000 = 3,516	„ „	1880
176	477	653	„	1 316	6 323 000 = 3,678	„ „	1881
203	379	582	„	1 210	5 690 000 = 3,310	„ „	1882
222	821	1 043	„	2 113	10 565 000 = 6,146	„ „	1883
7 168	12 957	20 125	mit	40 863	171 903 500		

Die Gepäck- und Güterwagenachsen bestanden aus:

320	Stück	Achsen	à 7 500	kg	Tragfähigkeit	= 0,788	Prozent.
2	„	„	„ 6 500	„	„	= 0,005	„
26 920	„	„	„ 5 000	„	„	= 65,879	„
998	„	„	„ 3 333	„	„	= 2,436	„
80	„	„	„ 3 000	„	„	= 0,196	„
12 509	„	„	„ 2 500	„	„	= 30,612	„
4	„	„	„ 2 000	„	„	= 0,010	„
8	Stück	Achsen	à 1 875	kg	Tragfähigkeit	= 0,019	Prozent.
27	„	„	„ 1 667	„	„	= 0,066	„

40 863 Stück Achsen in Summa und zwar:

14 838 Stück Achsen unter bedeckten Wagen = 36,312 Prozent.

26 025 „ „ „ offenen „ = 63,688 „

E.

Uebersicht

DER LEISTUNGEN, DES VERBRAUCHES

(AN HEIZMATERIAL UND REPARATURKOSTEN)

DURCH DIE

LOKOMOTIVEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**

   a) für normalspurige Bahnen.
   b) für schmalspurige Bahnen.

2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**

   a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1883.

Bedeutung der Typen in Kolonne 2 und 15:

T.	= Tender-Lokomotive.		JS.	= Betriebsstrecke	Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg.	RtzFl.	= Betriebsstrecke	Reitzenhain-Flöha-(Chemnitz).
K.	= Bezeichnung für schmalspurige Lokomotiven.		KP.	= „	Kamenz-Arnsd.-Pirna.	RP.	= „	Rochlitz-Narsdorf-Penig.
ACh.	= Betriebsstrecke	Annaberg-Chemnitz.	LCh.	= „	Leipzig-Borna-Chemnitz.	SchN.	= „	Schneeberg-Niederschlema.
AZ.	= „	Altenburg-Zeitz.	LDD.	= „	Leipzig-Döbeln-Dresden.	StE.	= „	Stollberg-St. Egidien
BD.	= „	Bodenbach-Dresden.	LRD.	= „	Leipzig-Riesa-Dresden.	SZ.	= „	Schwarzenberg-Zwickau.
BS.	= „	Bautzen-Schandau.	LW.	= „	Limbach-Wittgensdorf-Chemnitz.	WA.	= „	Weipert-Annaberg.
BZ.	= „	Bischofswerda-Zittau.	LZ.	= „	Leipzig-Zwickau.	WM.	= „	Weida-Mehltheuer.
ChAA.	= „	Chemnitz-Aue-Adorf.	NB.	= „	Nossen-Bienenmühle.	WS.	= „	Wilkau-Saupersdorf.
ChZ.	= „	Chemnitz-Zwickau.	ND.	= „	Neustadt-Dürrröhrsdorf.	WW.	= „	Wolfsgefärth-Weischlitz.
DCh.	= „	Dresden-Chemnitz.	NG.	= „	Neumark-Greiz.	WWeida	= „	Werdau-Weida.
DChK.	= Kohlenbahnen bei Dresden.		OP.	= „	Olbernhau-Pockau.	ZFÖ.	= „	Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz.
ElN.	= Betriebsstrecke	Elsterwerda-Nossen.	PB.	= „	Pirna-Berggiesshübel.	ZH.	= „	Zwickau-Hof.
GD.	= „	Görlitz-Dresden.	PlG.	= „	Plagwitz-Gaschwitz.	ZKl.	= „	Zwota-Klingenthal.
GlG.	= „	Glauchau-Gera.	RCh.	= „	Riesa-Chemnitz.	ZL.	= „	Zittau-Herrnhut-Löbau.
GM.	= „	Gaschwitz-Meuselwitz.	RE.	= „	Reichenbach-Pl.-Eger.	ZR.	= „	Zittau-Reichenberg.
GP.	= „	Grossenhain-Priestewitz.	RHCh.	= „	Rossewein-Hainichen-Chemnitz.	ZWEL.	= „	Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau.
GlW.	= „	Glauchau-Wurzen.						
HF.	= „	Herlasgrün-Falkenstein.						
HK.	= „	Hainsberg-Kipsdorf.						
HWCh.	= „	Höhlteich-Wüstenbrand-Chemnitz.						

Anmerkung zu Kol. 13. Von den Lokomotiven sowohl, welche vor 1859 angeschafft sind, als auch von denen, welche später von den Privatbahnen übernommen wurden, konnte der geleistete Rangirdienst seit ihrer Anschaffung nicht ermittelt werden.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Kategorie	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet*)	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotive liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	hab in Rep rat ge sta der
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tag
1. Staats-Eisenbahnen.															
a. Lokomotiven für normalspurige Bahnen.															
96	II. VI.	Dresden	23	28 717	653	122	204	688 856	226 000	2 405	897 929	7 297	46 801	LZ. ZH.	17
97	"	München	23	46 452	337	975	317	848 654	358 500	795	907 196	9 462	37 118	ChZ. ZH.	13
98	"	Berlin	23	39 623	144	478	292	837 989	317 750	6 043	926 661	9 398	38 008	LZ. ZH.	12
99	"	Wien	23	15 892	70	57	163	345 979	131 000	6 091	1 007 264	8 831	41 677		16
100	"	Prag	23	42 544	577	905	240	802 601	326 720	1 890	956 315	5 980	36 283	ChZ. ZH.	9
101	"	Mainz	21	9 056	214	109	57	178 790	76 750	5 724	944 855	8 288	35 422	ChZ. LZ. ZH.	14
102	"	Darmstadt	21	57 743	91	4	377	972 132	450 000	1 236	1 109 036	8 695	46 282		10
13	"	Trier	17	46 208	86	482	273	1 037 218	354 000	3 403	684 926	6 789	29 112		9
14	"	Cöln	17	20 433	112	36	259	443 725	164 000	7 897	667 245	10 327	28 733		23
66	"	Coblenz	17	43 800	98	25	380	807 652	334 250	2 414	753 149	8 462	30 451		8
67	"	Hannover	17	36 635	854	117	401	819 051	300 250	1 657	682 925	11 813	30 271	LZ. ZH.	12
68	"	Braunschweig	17	46 376	—	4	325	841 735	354 750	1 634	672 678	8 842	26 417		11
164	"	Kufstein	17	37 219	391	545	313	798 079	292 250	3 314	673 992	9 545	24 519		7
163	"	Dreihundert	16	46 172	211	151	559	1 075 482	379 750	1 178	611 081	5 262	27 417		4
165	"	Rhein	16	51 426	501	997	262	947 479	401 250	410	577 686	7 191	25 769	ChZ. ZH.	1
166	"	Main	16	49 904	302	608	398	1 076 466	370 750	940	659 213	10 351	27 024	LZ. ZH.	6
167	"	Metz	16	38 909	299	646	217	745 410	303 800	598	542 394	3 605	24 675	ZH. ChZ. LZ.	3
168	"	Nancy	16	43 862	90	286	201	1 001 837	347 800	286	648 933	7 389	28 774	LZ. ZH. RCh.	1
169	"	Strassburg	16	41 810	333	846	223	767 013	336 750	1 822	678 650	5 492	25 766	ChZ. ZH.	7
170	"	Paris	16	46 001	571	6	342	753 532	337 500	3 895	624 998	5 686	28 183		14
171	"	Carlsruhe	16	41 379	199	31	256	802 231	310 750	1 576	511 626	4 277	25 834		8
172	"	Mühlhausen	16	37 544	445	74	286	687 434	291 250	2 475	607 597	7 456	25 542	LZ. ZH.	6
173	"	Waldenburg	16	53 116	130	653	391	1 137 622	428 750	814	635 273	6 414	23 231		2
174	"	Mylau	16	35 342	170	12	287	690 194	277 500	2 266	720 117	8 333	28 800		15
205	"	Münster	13	33 885	390	49	138	741 049	274 000	1 881	490 272	7 082	17 317	RE.	6
209	"	Radeberg	13	32 237	148	38	105	721 856	253 500	1 561	531 325	6 212	15 945		5
214	"	Teplitz	13	50 355	602	31	42	994 207	359 150	1 487	542 853	4 109	26 576	GD. BD.	3
215	"	Pirna	13	49 827	514	24	31	1 009 525	358 400	3 681	609 127	2 089	24 981		6
216	"	Bern	13	49 801	563	26	46	975 891	371 000	1 929	570 226	2 430	27 383	GD. DCh.	1
217	"	Luzern	13	56 486	524	8	7	1 116 436	413 000	974	597 672	1 341	26 871		2
222	"	Austria	13	42 406	535	14	11	850 748	304 500	4 606	581 203	1 929	29 075	GD.	11
230	"	Hochkirch	13	58 744	522	1	—	1 174 831	425 700	894	585 824	2 142	27 490		3
11	B. VI.	Kempten	18	38 867	510	—	128	879 253	297 450	2 416	685 198	8 178	29 391		3
12	"	Straubing	18	41 397	561	10	171	921 279	304 150	1 066	681 174	6 716	34 579		3
15	"	Donau	18	41 287	553	5	123	931 744	290 800	1 388	607 126	6 266	31 272		3
22	"	Aschaffenburg	18	33 131	597	55	164	697 001	224 900	3 166	531 564	4 611	28 068		6
145	"	Trient	18	33 935	591	63	177	723 826	235 950	1 813	621 217	3 805	32 441	BD.	8
146	"	Botzen	18	42 284	731	156	258	648 340	271 150	1 278	632 683	5 349	34 594		3
147	"	Zürich	18	26 018	528	6	86	569 581	184 100	3 795	704 523	7 296	27 828		11
148	"	Chur	18	36 477	544	11	135	799 329	271 050	2 843	600 006	3 831	30 070		7
149	"	Mailand	18	27 407	469	21	97	602 608	195 250	3 125	664 137	8 275	26 688		5
572	Hsch. VI.	Lauter	8	38 405	367	671	75	1 100 768	389 500	2 661	224 731	1 489	9 245		8
573	"	Wurzen	8	19 988	222	363	35	544 275	198 250	5 425	199 652	1 407	9 122		14
574	"	Oschatz	8	34 385	441	575	69	1 014 391	330 500	3 344	298 405	1 757	13 088		12
575	"	Wilhelm Einert	8	21 730	193	373	43	611 996	221 750	3 942	222 451	1 686	9 564		11
576	"	Frankenberg	8	36 085	107	535	56	1 007 647	355 250	2 459	228 271	1 344	10 260		3
577	"	Lissabon	8	43 516	538	719	64	1 251 621	427 500	1 301	253 301	1 267	16 256	LRD.	6
578	"	Rom	7	37 605	159	635	59	1 063 818	376 500	3 064	243 754	933	12 517		3
579	"	Florenz	7	33 065	364	567	64	920 275	309 500	2 792	271 940	1 063	11 148		8
580	"	Neapel	7	43 317	375	723	96	1 211 823	420 250	1 497	263 374	991	12 072		6
581	"	Düsseldorf	7	43 103	231	715	89	1 236 910	406 750	2 046	267 611	998	11 702		6
582	"	Brüssel	7	35 745	324	618	65	1 023 299	344 500	2 799	273 212	1 024	10 846		11
583	"	Wilh. Seyfferth	7	43 171	278	715	93	1 223 974	441 000	926	246 785	971	11 909		6
249	II. VI a.	Prometheus	22	43 188	843	75	267	676 928	254 200	1 288	755 624	7 600	42 931		3
250	"	Phaëton	22	38 400	743	77	245	578 356	221 700	2 662	747 760	7 738	42 277	BD.	8
257	"	Aurora	21	43 123	835	105	256	670 998	278 200	1 429	674 503	7 024	40 258		1
569	"	Saale	27	13 275	855	250	1 263	359 327	148 750	249	738 234	—	53 203		5
570	"	Limmritz	26	16 325	277	372	1 677	439 554	178 500	1 874	642 351	—	52 048	EIN.	1
571	"	Schlema	26	21 838	71	542	2 108	575 414	215 000	187	612 269	—	48 788		3
562	"	Schellenberg	15	30 329	809	360	407	544 338	242 250	2 005	444 014	—	23 247		10
563	"	Riesa	15	33 138	1 266	363	416	589 590	270 500	720	446 520	—	23 846		5
564	"	Kieritzsch	15	25 252	1 090	329	298	435 648	212 500	2 307	437 673	—	24 711		3
565	"	Gera	15	30 399	1 141	305	343	546 300	235 750	2 234	474 597	—	22 534	LRD. LDD. GP.	10
566	"	Bautzen	15	37 069	697	443	494	662 751	295 000	740	367 870	—	18 897		1
567	"	Dahlen	15	25 580	416	343	344	438 390	209 500	1 804	449 708	—	24 066		11
568	"	Althen	15	29 522	546	337	328	516 636	221 750	2 605	468 486	—	21 341		10

*) Anmerkung zu Kol. 13 vergl. Titelblatt.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden Tage.
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		
4	B. II a.	Amsterdam	26	9 383	4 278	1 519	1 836	181 683	174 500	588	681 579	—	48 487		32
5	"	Siegmar	26	7 928	3 674	1 269	1 630	154 653	140 200	1 340	625 348	—	44 498	LRD. EIN.	40
6	"	Triest	26	10 829	502	382	1 127	277 670	125 500	164	681 846	—	47 163		20
7	"	Borsig	25	26 128	906	326	351	474 080	212 600	555	670 959	—	49 549	LRD. LDD.	39
8	"	Weser	25	10 624	4 984	1 676	1 939	223 912	199 250	4	654 303	—	48 877		3
9	"	Ronneburg	25	9 193	4 354	1 522	1 785	183 517	181 500	263	695 312	—	44 693	LRD. EIN. RCh.	24
0	"	Schmölln	25	4 894	1 270	613	761	101 717	82 750	4 025	642 352	—	45 059		164
1	"	Stein	25	31 338	1 091	372	393	568 362	244 250	1 432	715 550	—	45 810	LRD. LDD.	79
3	"	Böhlen	25	33 018	1 119	359	444	583 674	248 750	1 908	673 946	—	46 473		77
4	"	Posen	25	23 638	1 091	319	299	408 866	194 000	3 628	689 204	—	50 030		95
5	"	Lindau	25	37 802	876	447	427	668 751	285 500	785	615 992	—	42 692		33
6	"	Breitingen	18	34 793	917	369	387	594 947	267 750	1 908	495 895	—	28 801		63
7	"	Mosel	18	13 114	937	318	167	229 941	113 100	2 331	488 385	—	32 809	LRD. LDD. GP.	131
8	"	Fährbrücke	18	34 830	1 079	358	435	621 256	272 000	960	541 365	—	27 641		44
9	"	Gustav Harkort	18	33 382	1 197	381	375	578 582	260 750	1 235	528 832	—	31 328		71
0	"	Elberfeld	18	22 845	707	200	253	402 412	169 750	5 515	575 709	—	23 089		171
1	"	Weimar	18	36 188	855	344	487	638 187	261 250	856	552 033	—	27 238		53
3	K. VIII.	Amerika	13	33 776	576	371	25	707 604	321 500	5 652	494 183	5 157	24 389		110
4	"	Wartburg	13	42 396	873	594	29	926 051	425 000	1 601	482 372	3 706	26 279		24
5	"	Worms	13	41 059	511	482	12	882 011	405 500	3 250	471 446	4 218	27 563		60
6	"	Ems	13	32 623	876	365	14	742 481	317 250	5 467	487 993	4 634	25 404	DCh.	85
7	"	Moskau	13	31 887	557	468	13	705 316	316 000	4 813	451 083	3 841	28 302		122
8	"	Madrid	13	43 538	690	500	15	952 253	414 250	1 584	425 745	3 857	27 348		60
9	"	Warschau	13	37 134	478	436	8	796 319	364 750	3 763	461 646	4 524	26 276		71
0	"	Kessler	13	37 434	565	521	16	800 398	354 750	3 230	442 072	4 187	23 390		64
4	H. III b.	Kamenz	12	27 891	1 275	422	952	719 513	259 600	646	338 248	10 674	22 649	BD. KP. GD.	3
5	"	Spremberg	12	26 172	210	756	1 520	437 599	236 200	1 504	284 209	14 378	22 602	KP.	72
6	"	Röhrsdorf	12	26 739	149	669	1 354	460 000	250 350	872	281 483	19 268	21 672	KP. GD.	34
7	"	Kottbus	12	24 299	189	660	1 380	406 320	224 750	2 834	344 810	15 358	20 048	KP.	61
8	"	Senftenberg	12	47 436	103	16	20	1 264 705	394 750	2 385	470 301	8 612	19 741		55
9	"	Lübben	12	19 161	4 581	673	1 221	487 704	258 650	1 268	329 080	14 963	19 263		52
0	"	Sorau	12	3 026	2 739	588	2 459	151 887	137 500	328	339 397	15 767	18 685		15
1	"	Pulsnitz	12	54 898	165	38	35	1 480 684	452 000	468	380 129	11 519	22 621	GD.	15
2	"	Fünfhundert	12	19 264	4 184	638	1 167	483 007	265 600	2 601	418 252	10 881	23 471		36
3	"	Krieg	12	3 438	2 803	664	2 804	163 323	162 500	57	276 201	12 863	16 506		1
5	"	Sedan	12	3 705	2 608	663	2 732	170 872	160 050	345	336 729	9 724	18 451		12
5	"	Wörth	12	21 462	4 110	533	1 067	522 125	259 250	1 464	270 544	15 792	18 982	GD. BZ. ZR.	44
6	"	Kaiser	12	17 457	3 885	506	998	445 176	230 200	2 531	283 911	9 644	17 442		76
7	"	Friede	12	29 210	671	132	379	766 754	269 500	1 206	381 733	10 761	19 812	GD.	38
8	"	Marienbad	12	19 436	4 198	613	1 088	486 103	253 550	2 134	280 585	13 614	15 041		47
9	"	Karlsbad	12	19 970	4 680	676	1 211	507 988	282 100	1 781	325 757	10 912	17 063		40
0	"	Alsen	11	10 184	1 058	198	897	209 304	105 750	2 325	255 064	15 769	14 666	BZ. ZR. GD.	18
1	"	Düppel	11	17 762	409	31	110	434 513	133 250	1 980	180 266	19 981	13 131		60
2	"	Kissingen	11	17 954	344	921	988	2 048 973	283 250	936	284 032	8 928	19 547	BD.	27
3	"	Meissen	11	11 242	297	527	492	1 205 406	173 750	2 163	328 352	13 531	16 450		34
4	"	Dux	11	30 594	1 237	155	456	539 724	222 500	2 486	295 721	13 161	17 801	BZ. ZR. GD.	51
5	"	Borna	11	15 561	387	755	806	1 789 807	254 700	2 715	318 299	8 722	17 055	BD.	55
6	"	Frohburg	11	33 626	1 299	398	1 477	1 186 127	334 900	412	471 417	6 086	18 582	LZ. ZH.	35
7	"	Lobstädt	11	15 702	463	792	869	1 791 366	272 975	2 954	306 341	10 253	17 478	BD.	66
8	"	Geithain	11	35 850	1 830	197	1 606	1 526 679	390 250	101	452 151	8 123	19 569	LZ. ZH. LCh.	3
9	"	Regis	11	40 517	145	—	531	1 134 413	360 850	1 255	431 719	6 299	17 579	ChZ. ZH.	34
0	"	Rochlitz	11	22 795	753	303	1 129	866 884	236 250	3 146	273 329	5 240	13 827	LZ. ZH.	145
1	"	Penig	11	7 371	227	103	129	374 072	77 000	2 377	223 042	15 813	13 594	GD. BD.	49
2	"	Wittgensdorf	11	20 341	357	125	535	769 429	195 500	3 559	337 101	10 249	12 725		169
3	"	Narsdorf	11	31 297	1 242	139	890	1 263 198	315 800	2 067	258 018	7 002	14 881		66
4	"	Limbach	11	29 990	1 404	209	1 369	2 136 434	380 750	583	418 360	5 893	16 831		39
5	"	Rötha	11	34 704	1 874	213	1 271	1 533 499	347 250	1 753	333 081	5 753	14 917	LZ. ZH.	50
6	"	Pegau*)	11	29 029	1 075	124	1 134	2 080 178	370 795	1 912	330 589	7 959	14 892		69
7	"	St. Privat	11	18 348	156	117	533	877 586	195 000	6 327	393 066	7 084	15 323		208
8	"	Gravelotte	11	22 212	1 152	141	646	899 303	233 250	2 085	376 123	7 303	17 314		128
9	"	Bitsch	11	21 940	1 636	57	517	708 684	228 750	2 177	378 310	6 530	12 560		118
0	"	Breisach	11	38 202	200	—	533	1 075 549	318 750	2 843	401 268	4 422	20 544	ChZ. ZH.	69
1	"	Colmar	11	24 466	167	507	1 277	1 249 469	316 000	601	299 375	9 504	13 156	LZ. ZH.	44
2	"	Forbach	11	34 543	120	3	457	967 751	306 250	2 829	374 578	5 720	17 990	ChZ. ZH.	59
3	"	Villiers	11	22 653	417	544	1 013	1 184 192	294 000	410	310 490	7 004	13 920		70
4	"	Beaumont	11	24 684	127	542	1 208	1 253 157	295 000	1 477	376 696	8 953	11 352		63
5	"	Kehl	11	7 961	171	254	863	402 989	137 500	2 085	405 095	7 353	12 442	LZ. ZH.	100
6	"	Pfalzburg	11	27 518	264	661	1 282	1 368 238	333 000	682	289 523	10 823	13 201		51
7	"	Saarburg	11	18 120	276	420	1 830	855 456	280 500	327	371 622	6 757	11 838		19

*) Führte bis Ende 1882 den Namen Zwenkau.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven- Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogr.)	Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	hab in Rep rat ge sta der Tag
384	II. IIIb.	Weissenburg	11	345	461	622	2 340	16 821	143 500	3 054	381 554	5 626	16 291	LZ.	13
385	"	Genf	11	17 540	342	888	921	1 989 043	304 000	2 217	247 556	12 648	14 224		3
386	"	Thionville	11	10 114	162	248	201	1 083 019	145 550	2 134	257 010	7 017	13 869	BD.	4
387	"	Thann	11	20 198	263	542	360	2 158 747	298 000	3 537	252 625	15 021	14 975		9
388	"	Rosswein	11	40 630	592	50	391	699 098	269 750	2 765	238 207	11 796	17 698	BZ. ZWEL. ZB.	7
389	"	Nassau	11	22 218	270	471	386	2 309 961	333 150	2 440	240 276	8 889	14 485	BD.	7
390	"	Nossen	11	12 866	1 443	242	723	264 429	119 000	779	327 163	4 544	17 205	BZ. GD. ZB.	1
391	"	Rosenthal	11	20 064	439	979	985	2 233 246	324 950	108	256 093	9 059	17 569	BD.	
392	"	Wittenberg	11	9 446	1 149	281	1 014	198 326	123 250	117	227 760	14 017	18 937	ZWEL. GD. ZL.	1
393	"	Ulm	11	43 770	349	18	344	748 692	268 250	2 371	207 831	17 195	16 323		6
394	"	Brünn	11	38 838	609	37	320	682 817	242 800	3 234	483 018	3 394	19 329	BZ. ZWEL. ZB.	9
395	"	Pilsen	11	40 976	397	29	331	711 697	257 500	2 852	256 317	11 462	15 127		7
396	"	Coburg	11	22 446	595	35	119	519 536	160 250	2 524	326 204	8 084	15 933	GD. BZ. ZB.	8
397	"	Erfurt	11	14 450	1 116	115	279	292 323	116 000	2 319	382 406	6 129	18 452		6
398	"	Dessau	10	47 991	242	16	23	1 272 113	409 750	2 179	386 446	7 261	19 342		4
399	"	Torgau	10	21 470	4 728	685	1 177	550 287	295 500	564	161 680	19 163	15 091		2
400	"	Deutschland	10	32 959	1 445	172	344	902 296	304 000	1 834	210 254	14 458	15 653		8
401	"	Hörde	10	3 302	2 564	538	2 428	158 376	151 500	1 151	256 532	13 574	13 946		3
402	"	Witten	10	19 611	4 409	631	1 168	505 198	249 250	1 011	278 564	5 070	16 901	GD.	3
403	"	Bochum	10	14 214	3 322	507	1 833	353 792	247 000	1 487	235 706	10 272	19 201		4
404	"	Neuss	10	6 393	2 231	526	2 231	213 722	155 500	823	242 319	12 011	16 667		3
405	"	Gladbach	10	20 736	4 801	711	1 267	530 729	298 000	873	372 633	4 726	18 336		3
673	"	Montevideo	9	19 270	6 187	849	649	576 089	298 750	2 876	164 480	2 740	8 270	ACh. DCh. LW.	9
674	"	Michigan	9	31 322	45	6	366	943 897	336 500	2 119	218 271	4 581	11 835	ACh. LW.	7
675	"	Schwanfild	9	23 706	23	29	294	693 663	237 000	1 310	165 556	2 881	11 483		3
676	"	Milwaukee	9	20 075	11 301	2 244	735	573 239	405 250	126	155 010	—	11 554		
677	"	Caracas	9	18 619	10 652	2 015	755	555 764	352 170	1 311	196 676	—	13 072	ACh. DCh.	4
678	"	Providence	9	6 587	3 497	758	292	193 120	139 750	2 947	180 773	—	10 286		8
679	"	Bogota	9	18 625	10 493	1 914	624	543 990	372 520	1 028	182 502	—	12 613		2
680	"	New-Haven	9	32 492	5	9	711	433 763	271 000	33	161 176	—	11 419	HF.	—
681	"	Rochester	9	12 319	3 706	148	397	342 124	170 150	822	179 187	—	8 832	HF. SZ. ZH.	3
682	"	Newark	9	26 919	82	—	618	372 925	210 050	1 961	139 710	—	7 162	HF.	2
683	"	Valparaiso	9	16 613	9 604	1 722	554	474 841	313 200	1 784	172 770	—	11 926	ACh. DCh.	7
495	"	Bahia	6	30 831	3 183	822	427	723 435	282 050	1 262	206 813	4 496	6 546	RtzFl. DCh.	3
496	"	Cuba	6	25 310	2 827	995	1 846	872 334	324 250	212	200 950	5 292	6 306	GlG. GlW. ChZ.	
497	"	Havaña	6	40 186	449	156	1 434	1 235 573	407 000	1 574	226 588	7 383	7 516	GlG.	6
498	"	Kansas	6	24 872	2 542	1 029	1 675	867 736	310 500	192	152 752	7 353	6 589	GlG. GlW. ChZ.	
499	"	Kentucky	6	25 627	2 864	1 023	1 692	885 954	345 250	232	190 975	7 718	7 705		
500	"	Memphis	6	35 461	3 500	868	578	861 788	335 700	413	177 497	4 793	6 625	RtzFl. DCh.	
501	"	Prairie	6	29 212	342	97	396	698 070	265 250	592	207 548	1 995	7 005	LCh. ChZ. RCh.	3
502	"	Quebec	6	41 329	525	136	129	1 034 742	357 785	3 394	253 237	4 598	7 677	LCh. ZH. ChZ.	9
503	"	Santiago	6	32 869	3 495	654	442	883 965	344 500	1 759	222 992	1 828	6 622	LCh. RCh. DCh.	2
504	"	Tennessee	6	40 091	106	36	196	1 031 199	341 250	659	227 344	1 742	6 482	LCh. ChZ. RCh.	1
505	"	Utah	6	33 162	153	48	422	876 751	308 750	1 189	194 333	4 492	6 721	LCh. GlG. RCh.	6
506	"	San Francisco	6	24 337	2 332	945	1 716	832 198	314 250	962	170 836	5 180	5 089	GlG. GlW. ChZ.	2
* 26	"	Arkansas	unter 1	1 009	310	122	25	40 585	20 750	106	—	—	—	HWCh. ChZ. LCh.	—
* 27	"	Olympia	"	1 579	210	48	110	56 056	21 500	76	—	—	—	GlW. GlG.	—
* 29	"	Omaha	"	1 755	45	2	53	29 524	18 250	57	—	—	—	GlW. RP.	
* 33	"	Texas	"	1 003	283	103	65	28 506	20 000	31	—	—	—	GlW. DCh.	—
*552	"	Arizona	"	1 259	121	4	52	27 828	15 000	68	—	—	—	LZ. LCh.	
376	K. IIIb.	Ischl	11	48 711	255	2	226	1 225 550	394 250	1 638	415 450	2 464	20 252	RCh. LCh.	6
377	"	Essen	11	37 655	44	—	147	910 390	296 750	4 318	358 674	3 456	16 534	RCh.	12
378	"	Gastein	11	26 024	92	146	342	668 069	251 700	2 313	379 963	5 571	16 956	ZH. ChZ.	8
379	"	Ragatz	11	23 760	—	—	110	644 072	194 000	3 577	331 403	4 365	18 364	LCh.	3
380	"	Pfäffers	11	13 756	145	93	108	339 483	122 750	1 934	299 447	9 223	14 111	ChZ. ZH.	11
381	"	Wildbad	11	39 065	—	—	158	919 534	311 000	3 172	376 105	2 054	15 796	RCh.	8
382	"	Genua	11	41 264	29	—	171	994 550	323 500	3 169	338 863	3 839	19 493		5
421	"	Stolpen	9	61 882	55	191	254	1 486 362	472 750	747	344 944	3 476	16 193	ZH. ChZ.	3
422	"	Neustadt	9	54 673	79	2	283	1 379 560	454 500	1 240	370 865	3 219	17 089	LCh. RCh.	4
423	"	Ebersbach	9	43 571	216	438	707	1 200 862	388 250	618	316 441	7 723	12 246		3
424	"	Eybau	9	57 246	175	176	220	1 351 023	471 000	1 507	384 541	2 171	17 332	ZH. ChZ.	3
425	"	Colditz	9	49 229	114	468	732	1 340 398	444 000	223	309 172	5 067	12 319		3
426	"	Bockau	9	17 345	719	158	782	732 375	197 800	128	285 826	5 038	11 143	ZH. LZ. ChZ.	3
427	"	Dohna	9	49 936	330	500	829	1 335 726	455 500	143	319 905	5 539	12 682		3
428	"	Eibenstock	9	49 739	54	399	725	1 350 347	434 500	400	358 094	4 772	11 994	ZH. ChZ.	3
429	"	Geyer	9	45 891	148	425	654	1 215 336	398 250	695	332 510	4 938	12 591		2
430	"	Grünthal	9	51 169	217	163	226	1 269 112	412 500	1 190	335 144	3 370	17 014		3
431	"	Herrnhut	9	47 506	175	108	303	1 160 215	395 500	1 300	394 780	2 841	18 735	ZH. ChZ. RCh.	3
432	"	Kohren	9	41 111	189	394	592	1 102 549	388 000	712	216 036	3 828	12 007	ZH. ChZ.	3

*) Die Lokomotiven Nr. 26, 27, 29, 33 kamen im Monat November und Nr. 552 im Monat December neu in den Dienst.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2. Kategorie der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: 5. Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	7. Reserve- (Dienststunden.)	8. Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	Im Betriebsjahre wurden verbraucht: 10. Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogr.)	11. Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: 12. überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	13. im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	14. an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	15. Bemerkungen. Die Lokomotiven: liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden (Tage.)
	K. III b.	Hartha	9	35 380	15	—	150	848 759	274 250	2 213	401 954	2 323	18 564	RCh.	55
	„	Brandis	9	33 994	197	456	642	969 073	305 475	397	298 454	5 274	14 633	ZH. ChZ.	16
	Schw. III b.	Boston	10	28 342	1 684	963	547	508 222	286 500	746	281 796	7 305	12 103	RE. ZFÖ.	37
	„	Chicago	10	31 510	373	535	1 421	967 586	323 855	192	293 936	7 488	13 927	WW.	12
	„	Jackson	10	31 030	269	524	1 545	922 408	336 000	468	274 553	7 046	14 562	WW.	16
	„	Montreal	10	28 742	1 653	449	1 407	867 231	332 250	508	317 213	8 077	12 843	WW. ZH.	22
	„	Brooklyn	10	14 814	1 707	521	540	266 128	167 250	643	272 532	6 412	12 048	RE.	70
	„	New-York	10	29 801	372	532	1 386	886 776	319 750	443	230 292	9 610	12 374	WW.	21
	„	Philadelphia	10	17 323	926	475	757	446 293	191 000	429	300 234	8 325	12 760	WW. RE.	56
	„	Richmond	10	28 123	1 672	383	221	633 408	252 250	358	303 926	4 339	11 531	RE. ZH. WM.	11
	„	Washington	10	22 060	703	711	539	528 763	221 250	1 820	249 034	7 858	10 383	ZFÖ. LZ.	57
	„	Cincinnati	10	50 834	311	80	476	1 044 819	422 950	707	370 714	2 996	12 549	RE.	14
	„	Albany	10	29 571	1 809	1 034	596	538 508	297 250	549	275 335	5 629	12 914	RE.	12
	„	Baltimore	10	41 021	197	1 555	605	732 035	367 650	308	285 138	5 631	12 660	ZFÖ.	16
	„	Buffalo	10	23 704	1 567	933	646	444 134	238 250	1 966	299 622	7 557	11 371	RE.	63
	„	Charleston	10	38 886	1 168	1 491	510	727 207	390 750	1 550	297 332	9 033	11 782	ZFÖ.	59
	„	Cleveland	10	31 723	1 786	1 221	731	579 159	318 500	337	236 854	6 749	12 091	RE.	19
	„	Detroit	10	34 548	2 222	1 181	753	637 017	346 750	27	292 016	6 513	13 102	RE.	—
	„	St. Louis	10	15 063	1 221	329	692	485 403	176 750	896	316 895	3 156	12 674	SZ. WW.	61
	„	Mobile	10	24 480	1 488	585	353	522 076	225 825	50	313 339	5 295	12 779	RE. ZH. ZFÖ.	—
	„	Louisville	10	26 584	371	1 049	397	477 872	258 000	1 748	338 795	5 386	12 569	ZFÖ. WW.	60
	„	New-Orleans	10	29 958	323	479	1 622	899 508	321 000	608	264 992	7 345	12 279	WW.	31
	„	Ottawa	10	33 440	484	278	772	678 684	313 250	194	278 275	4 414	11 329	RE. ZFÖ	15
	„	Pittsburg	10	31 729	155	56	365	627 059	263 500	987	322 443	5 398	11 012	RE.	111
	„	Madison	8	31 126	438	892	781	553 644	247 000	527	192 712	—	8 544		19
	„	Maine	8	26 820	254	412	818	492 135	221 000	3 525	216 975	—	6 877		88
	„	Merida	7	28 687	298	70	1 075	547 442	242 750	1 123	218 722	—	5 251		22
	„	Margarita	7	38 747	283	1 109	877	690 072	301 250	575	136 182	—	4 573		25
	„	Minnesota	7	41 283	280	1 179	894	723 638	339 500	110	218 801	—	6 696	GlW. RP.	1
	„	Montana	7	26 631	516	445	827	484 391	230 450	1 598	216 186	—	5 846		68
	„	Madeira	7	24 106	341	293	807	444 725	194 900	3 538	153 559	—	5 009		110
	„	Maldonado	7	28 650	484	74	1 109	542 467	242 250	767	143 514	—	4 710		60
	„	Martinique	7	25 602	331	767	644	462 456	193 050	1 806	185 438	—	5 399		119
	„	Mendoza	7	29 419	291	745	720	520 618	226 750	866	227 778	—	6 194		1
	Hasch. III b.	Alabama	7	46 138	687	588	11	1 015 310	483 000	1 047	210 300	1 979	9 094	DCh.	17
	„	Carolina	7	32 726	310	152	1 054	959 558	326 500	294	243 365	8 316	9 061	GlG. ChZ. GlW.	12
	„	Dakota	7	35 514	512	477	89	782 828	325 750	943	217 861	2 300	10 072	DCh.	31
	„	Erie	7	28 086	866	325	74	626 949	286 050	905	264 139	1 743	9 759	GlG. GlW.	30
	„	Georgia	7	33 188	471	348	1 293	1 024 441	356 000	1 170	182 094	10 510	7 927		37
	„	Halifax	7	42 528	783	543	31	950 554	425 000	1 636	247 580	2 584	10 134	DCh.	39
	„	Jersey	7	40 655	707	485	22	883 273	375 000	1 737	283 963	1 874	9 411		57
	„	Kensington	7	32 485	3 379	772	618	780 043	313 230	1 025	197 852	5 285	8 485	RtzFl. DCh.	31
	„	Lima	7	30 762	1 375	175	965	921 271	303 550	2 984	246 371	4 712	6 432	LCh. LZ.	60
	„	Mexico	7	32 048	2 961	786	568	770 891	308 450	1 291	176 083	5 046	8 733	RtzFl. DCh.	43
	„	Mississippi	7	32 613	1 279	204	979	1 070 720	323 250	1 395	221 523	4 654	6 761	LCh. LZ.	93
	„	Missouri	7	43 103	207	275	1 528	1 310 903	458 150	1 064	188 652	9 229	7 526	GlG.	31
	„	Nevada	7	29 375	1 272	144	852	916 560	309 750	42	171 196	3 146	4 850	LCh. LZ.	—
	„	Ohio	7	20 759	1 779	461	488	475 341	197 100	1 546	219 792	5 238	8 028	RtzFl. DCh.	71
	„	Panama	7	22 828	2 451	984	1 538	792 275	292 250	963	170 990	9 138	7 580	GlG. GlW. ChZ.	39
	II. III.	Saxonia	29	1 070	370	213	1 753	24 773	97 250	873	508 602	—	69 854	DCh.	38
	„	Bavaria	29	6 268	165	351	2 202	604 022	183 375	94	595 086	—	65 134	BD.	—
	„	Iris	29	3 633	378	764	4 317	71 572	184 100	107	602 336	—	69 520	ZL. ZWEL.	8
	„	Löwe	29	4 453	538	250	1 157	77 403	78 250	1 930	593 765	—	62 446	GD. ZWEL. ZL.	60
	„	Jaguar	29	1 818	285	385	2 865	93 862	177 950	1 038	497 517	—	64 300	BS. BD.	31
	„	Mittweida	29	982	568	271	2 989	17 114	126 250	851	629 419	—	60 154	DCh.	51
	„	Biber	28	1 690	385	379	3 247	139 284	191 750	210	687 546	—	64 612	BD.	5
	„	Wallross	28	3 768	83	150	459	387 941	63 275	743	597 573	—	57 271	BD.	16
	„	Drache	28	1 584	1 424	339	3 264	56 790	234 750	41	583 100	—	56 651	LZ. PlG.	2
	„	Altenburg	28	15 998	1 316	299	1 035	337 233	134 600	4 188	574 303	—	51 860	ZWEL. ZL. ZR.	154
	„	Werdau	28	—	—	298	3 575	—	177 750	38	599 430	—	61 502	DCh.	—
	„	Ostrau	28	14 419	284	342	669	659 228	167 000	—[1]	573 766	—	56 104	GM. PlG.	6
	„	Plauen	27	18 200	380	543	1 264	397 897	215 250	835	506 184	—	58 740	NB.	23
	„	Pleisse	27	3 902	55	154	485	424 385	80 675	2 045	544 701	—	55 920	BD.	37
	„	Mulde	27	237	231	740	4 623	5 187	186 400	515	559 129	—	63 495	GD.	27
	„	Stauchitz	27	11 582	405	235	1 069	300 223	175 500	864	622 435	—	54 081	GM. AZ. LZ.	69
	„	Oberlichtenau	27	21 390	984	30	824	1 063 236	270 850	915	592 789	—	58 109	AZ. LZ.	77
	„	Ernstthal	27	1 459	396	538	2 781	47 188	189 180	1 187	581 510	—	59 399	ChZ. LCh. RCh.	33
	„	Bastei	27	25 367	276	610	457	2 760 225	359 075	452	359 350	—	60 293	BD.	29
	„	Lilienstein	27	244	293	323	1 841	7 537	75 550	4 809	215 811	—	51 892	GD.	178

[1]) Durch zurückgewonnenes Material ergab sich ein Erlös von 1 Mark, welcher von den, seit der Anschaffung aufgewendeten Reparaturkosten gekürzt ist.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1. Nr.	2. Kategorie	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven (in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven- Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven- Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogr.)	verbraucht: Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	15. Bemerkungen: Die Lokomotive liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	hat in Reparatur gestanden
241	II. III.	Spree	27	13 221	661	233	1 338	271 191	133 300	2 525	442 273	—	69 847	ZL. ZWEL.	
242	„	Neisse	27	22 228	328	501	431	2 382 243	314 800	1 370	592 429	—	80 080	BD.	
5	„	Hirsch	26	1 084	613	296	3 239	17 294	138 275	573	536 948	—	54 833	DCh.	
6	„	Adler	26	2 288	302	214	2 030	46 513	110 250	685	498 221	—	47 680		
10	„	Tiger	26	1 348	143	393	3 014	111 803	191 650	723	509 040	—	47 525	BD.	
79	„	Erlau	26	20 009	392	619	1 411	437 611	234 500	432	577 968	—	50 998	NB.	
80	„	Lichtenstein	26	1 427	913	230	2 492	54 578	182 250	1 023	546 529	—	51 515	LZ.	
81	„	St. Egidien	26	1 433	608	607	3 160	61 120	218 350	42	493 336	—	49 577	HWCh. DCh. RCh.	—
243	„	Atalante	26	16 344	450	333	277	1 793 769	229 200	854	234 359	—	59 495	BD.	
244	„	Pillnitz	26	16 759	1 571	397	1 342	349 016	166 400	530	471 221	—	57 039	ZL. ZWEL. ZR.	
245	„	Gravenstein	26	4 605	1 657	605	763	112 470	90 800	197	527 067	—	68 381	LRD. GP.	
246	„	Friedland	26	9 010	1 205	607	2 093	210 279	146 600	1 471	575 692	—	66 336	ZL. ZWEL. ZR.	
337	„	Hammerstein	26	6 167	350	109	698	121 220	61 750	2 049	479 937	—	56 823	ZWEL. ZL.	
82	„	Glauchau	25	15 735	460	465	1 103	351 237	177 750	198	616 794	—	52 921	NB.	
83	„	Schönburg	25	1 753	1 186	341	3 267	59 321	238 450	24	537 290	—	50 034	LZ.	—
84	„	Meerane	25	1 663	1 440	365	3 313	68 573	259 250	9	556 053	—	48 052		—
85	„	Hohenstein	25	21 679	498	651	1 506	469 146	255 250	924	601 714	—	51 159	NB.	
247	„	Mercur	22	22 459	965	384	1 392	483 747	206 550	1 362	511 649	26 629	47 285	ZL. ZWEL. ZR.	
248	„	Uranus	22	5 323	666	270	1 203	121 481	77 400	1 287	480 171	24 273	45 836	GD. ZWEL. ZR.	
258	„	Bodenbach	21	13 888	286	290	249	1 525 991	212 900	3 913	334 544	28 826	33 408	BD.	1
259	„	Venus	21	18 685	1 490	407	1 260	385 294	178 250	1 169	465 461	21 366	43 382	ZWEL. ZL.	
260	„	Tellus	21	21 272	992	279	1 128	422 820	167 500	1 536	470 213	26 437	38 872		
261	„	Pallas	20	23 283	386	5	566	269 487	184 300	4 338	534 771	22 100	40 884		1
262	„	Ceres	20	19 403	133	5	346	238 996	133 800	2 223	371 027	24 924	32 908	ND. KP.	
263	„	Vesta	20	17 344	322	3	349	223 870	137 300	2 713	401 812	25 381	36 781		
338	„	Ehrenstein	20	17 011	979	279	928	299 881	136 250	4 100	582 263	22 879	42 086	ZWEL. ZL.	1
118	„	Treuen	19	22 322	1 964	549	2 289	1 608 123	339 700	246	440 313	22 109	23 170	LZ. ZH. RE.	
119	„	Lengenfeld	19	17 527	2 015	625	1 796	1 221 841	317 000	442	330 824	28 888	20 961	LZ. GlG.	4
120	„	Auerbach	19	9 796	5 144	1 341	460	448 773	200 370	4 304	396 096	28 390	20 614	RE. LZ. ChAA.	1
121	„	Falkenstein	18	20 085	879	102	1 152	1 357 661	266 250	4 555	395 919	26 645	19 954	LZ. ZH.	1
122	„	Oelsnitz	18	21 875	1 986	155	587	1 384 563	264 750	5 160	423 374	17 228	16 624	LZ. ZH. RE.	1
123	„	Schöneck	18	7 782	2 663	298	2 451	213 799	232 500	605	406 473	20 596	22 269		
124	„	Adorf	18	4 849	903	376	473	235 008	98 500	3 786	367 907	20 244	20 221	ZH. WM.	
125	„	Neukirchen	18	2 534	1 657	282	2 344	80 316	154 700	907	311 589	26 265	18 795		
126	„	Elster	18	12 188	2 074	730	2 610	674 408	251 250	257	386 902	23 478	23 690	LZ. ZH.	
127	„	Brambach	18	3 646	3 209	373	2 938	156 606	211 750	27	388 072	25 887	24 129	ZH.	—
128	„	Franzensbad	18	2 398	2 379	562	228	71 739	67 750	6 006	418 941	24 477	18 706	RE. ChAA.	1
129	„	Eger	18	3 355	3 159	335	2 766	142 762	200 100	59	381 701	25 255	21 281	ZH. RE.	
130	„	Bayreuth	18	13 311	1 408	223	1 044	764 492	191 750	3 651	424 293	14 827	20 633	LZ. ZH.	
131	„	Amberg	18	11 081	7 810	757	989	403 845	244 200	144	471 471	18 071	24 732		
132	„	Voigtland	18	8 107	1 460	564	515	382 827	126 350	4 802	522 016	17 654	21 089	LZ. WWeida.	1
133	„	Osterland	18	11 738	4 923	1 001	1 110	545 856	262 350	2 215	440 798	23 991	22 277	LZ. RE.	
134	„	Landshut	18	6 068	1 833	583	1 974	314 723	180 400	626	417 243	17 207	24 212	LZ. GlG.	
135	„	Passau	18	15 482	4 780	618	1 315	767 075	289 150	2 409	487 527	15 269	23 138	LZ. RE.	
136	„	Linz	18	6 142	6 170	1 302	418	163 096	177 500	4 411	472 440	12 025	22 406	RE. ChAA.	1
264	„	Odin	18	9 840	163	237	810	917 092	167 950	848	466 711	18 111	41 010		
265	„	Thor	18	22 770	158	508	415	2 498 234	314 450	889	464 172	16 834	34 956	BD.	
266	„	Baldur	18	25 657	291	565	468	2 725 093	355 950	2 015	476 328	15 540	37 514		
267	„	Freia	18	10 934	2 089	302	996	247 982	133 750	437	476 093	18 765	37 975	ZWEL. ZL. ZR.	
268	„	Iduna	18	29 289	197	211	1 781	635 707	246 670	997	460 235	24 198	38 349	ZWEL. ZL.	
339	„	Mandau	18	28 223	1 498	431	1 495	476 805	221 500	136	525 180	18 361	38 957		
269	„	Atlas	17	27 800	168	655	461	3 003 011	369 550	203	381 071	14 772	33 747	BD.	
270	„	Vulcan	17	25 158	689	524	465	2 115 991	330 600	910	357 644	15 537	32 644	BD. BS.	
271	„	Titan	16	26 728	261	610	498	2 771 260	376 500	877	448 221	14 967	29 927		1
272	„	Cyclop	16	19 789	256	484	309	2 131 560	276 700	3 489	392 220	11 109	28 119	BD.	
273	„	Amazone	16	25 977	245	549	420	2 785 152	386 100	1 268	309 515	18 944	30 253		2
274	„	Carl d. Grosse	16	19 521	3 250	768	752	390 940	258 300	1 609	432 171	14 198	30 219	KP. BS. BD.	
275	„	Centaur	16	20 883	4 425	1 372	855	420 536	295 350	871	387 459	18 571	28 527		
276	„	Gigant	16	20 544	4 441	1 487	956	408 220	305 650	1 070	341 188	11 976	32 143	KP. BD.	
277	„	Triton	16	25 366	5 421	1 761	1 080	502 353	372 900	74	353 964	11 662	31 392		—
278	„	Boreas	16	22 116	4 919	1 650	1 011	430 332	318 250	1 046	395 884	17 780	31 324		
279	„	Argo	15	14 705	800	392	649	262 795	161 180	3 897	372 397	17 268	25 215	KP. BS.	1
280	„	Jason	15	22 915	5 125	1 462	997	456 409	319 700	708	344 857	19 512	25 810	KP. BD.	
340	„	Hochwald	15	26 713	1 552	367	1 435	457 789	218 250	708	460 586	13 389	37 585	ZWEL. ZL.	
341	„	Lausche	15	28 311	506	292	1 658	594 913	239 500	841	498 357	12 633	33 332		1
35	W. III.	Phönix	31	2 798	518	1 042	1 286	78 215	127 500	353	576 166	—	69 747	WWeida. WM.	
36	„	Büffel	31	660	223	79	677	27 522	41 250	1 201	561 680	—	71 240	LZ. SZ.	
37	„	Salamander	31	2 122	826	227	2 091	85 782	132 750	3 262	531 684	—	76 166	LZ. ZH. SZ.	1
44	B. III.	Leipzig	28	154	175	288	2 368	4 199	197 000	630	460 332	—	57 809	LRD.	
45	„	Zwickau	28	—	—	284	2 179	—	152 250	1 072	476 646	—	48 795		

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Kilogr.)	Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden (Tage.)
B. III.	Hof	28	402	26	273	2 446	13 857	163 500	1 536	505 630	—	48 282	LRD. RCh.	75
B. III^a.	Waldheim	30	4 868	4 525	1 717	1 123	224 527	140 000	850	537 784	—	57 561		30
W. III^a	Breslau	30	5 485	5 202	1 733	1 297	259 476	167 500	857	390 667	—	81 793	GD.	36
„	Wöhlert	30	5 008	5 078	1 632	1 005	232 004	150 000	3 382	351 084	—	81 868		110
H. III^a.	Eisenach	30	5 552	5 643	2 009	1 324	263 328	168 500	1 655	496 029	—	80 359		53
K. III.	Borsdorf	17	30 700	1 000	355	809	748 068	276 000	1 427	421 426	—	29 182		92
„	Leisnig	17	28 295	520	444	879	661 868	263 800	2 317	360 794	—	24 572	LDD. NB. EIN.	83
„	Deutschenbora	17	25 680	1 293	560	1 054	625 211	268 750	547	439 917	—	26 239		26
„	Grossbothen	17	16 718	607	536	760	401 492	170 750	4 499	336 413	—	25 799	LDD. RCh.	162
„	Lichtenberg	17	26 472	927	301	646	649 433	240 450	2 851	460 619	—	27 828	LDD. NB. EIN.	120
„	Grimma	17	29 717	1 998	887	1 279	723 545	309 750	1 264	419 386	—	30 904	LDD. RCh. NB.	26
„	Tanndorf	17	25 133	1 505	757	959	609 478	260 250	2 269	417 000	—	29 755	LDD. RCh.	73
„	Sayda	17	25 816	165	448	924	596 464	246 250	2 181	376 252	—	26 276	LDD.	82
„	Grossenhain	17	21 306	1 026	394	630	535 424	197 500	4 578	434 174	—	30 724	LDD. NB. EIN.	113
„	Zella	17	19 179	266	271	589	456 606	187 500	4 524	393 587	—	30 627	LDD.	168
„	Pest	16	29 824	803	354	773	730 628	251 750	2 861	435 060	—	25 561	LDD. NB. EIN.	110
„	Priestewitz	16	22 030	1 121	478	696	523 811	218 750	4 416	490 339	—	28 876		118
„	Coswig	16	24 537	101	378	839	577 116	259 000	1 462	428 060	—	28 977	LDD.	56
„	Mannheim	16	22 936	333	368	805	561 264	202 750	5 267	483 013	—	28 990		126
„	Dortmund	15	32 028	970	390	750	766 364	293 100	1 873	470 921	—	24 213		85
„	Minden	15	22 215	1 528	543	789	519 193	233 000	5 479	304 265	—	20 388	LDD. NB. EIN.	105
„	Gotha	15	32 853	918	350	816	796 565	297 750	2 333	475 895	—	22 396		80
„	Aachen	15	24 168	230	382	835	606 486	265 000	1 799	385 355	—	24 854	LDD.	101
„	Giessen	15	36 862	1 189	443	919	891 818	348 500	1 128	430 207	—	25 823	LDD. NB. EIN.	49
„	Ortrand	15	27 756	1 355	844	1 260	640 174	295 500	1 063	375 750	—	21 376	LDD. RCh.	46
„	Moldau	9	34 620	2 417	1 368	1 145	819 163	359 500	294	185 722	—	13 803		6
„	Ruhland	9	35 500	202	527	1 154	853 720	361 250	240	197 775	—	16 883		10
„	Kohlfurt	9	30 865	2 205	1 152	1 068	722 601	334 000	1 080	274 941	—	15 870	LDD.	49
„	Triebisch	9	30 765	2 071	1 193	1 021	734 087	325 500	973	273 136	—	17 608		47
„	Esslingen	9	24 077	2 227	974	777	596 949	257 500	2 257	243 280	—	16 600		114
„	Lohmen	8	12 530	831	526	1 044	319 209	191 000	983	199 692	5 760	12 709	LDD. RCh. EIN.	73
„	Gmunden	8	938	343	327	3 218	31 449	209 000	131	193 762	7 099	11 223	EIN. RCh.	10
„	Gratz	8	4 258	378	189	1 732	108 732	150 750	4 034	187 267	6 950	11 805	LDD. EIN. NB.	105
„	Miltitz	8	1 103	504	263	2 586	37 378	178 750	1 023	141 606	8 655	10 219	RCh. EIN.	50
Schi. III.	Heidelberg	8	26 422	249	23	424	1 589 746	266 550	1 897	199 171	—	14 921	LZ.	70
„	Cassel	8	12 407	540	336	2 473	674 736	254 750	62	78 360	—	13 500		—
„	Falkenau	8	8 492	240	101	725	494 675	119 500	3 815	93 104	—	11 084	LZ. ZH.	168
„	Frankenstein	8	4 638	542	325	2 304	183 032	166 800	1 542	124 516	—	11 144		63
„	Wolfsgefärth	8	8 069	3 769	170	1 264	342 294	194 450	1 754	176 233	—	13 833	ZH. LZ. SZ.	68
„	Weischlitz	8	32 820	49	—	566	2 051 035	338 500	1 738	166 444	—	13 593		65
„	Berga	8	34 763	100	1	586	2 174 958	357 750	545	154 296	—	15 331	LZ.	21
„	Elsterberg	8	12 267	277	78	861	751 163	181 650	4 627	126 720	—	11 691		151
H. VII.	Euler	15	3 589	756	275	1 316	173 437	144 500	3 301	253 074	17 646	20 488	GlG. HWCh.	70
„	Mariotte	15	12 458	2 255	847	1 157	535 651	230 650	1 173	233 576	16 022	18 037	RHCh. HWCh.	49
„	Abrah.G.Werner	15	34 842	686	415	970	661 943	325 100	1 140	346 859	13 338	32 669		8
„	Heinr. Cotta	15	31 207	846	576	868	599 907	306 050	1 849	321 119	9 087	31 564		68
„	Wittekind	14	32 560	781	636	890	630 518	310 300	2 297	311 499	8 950	26 517	BS.	62
„	Friedr. d. Weise	14	35 480	776	465	1 010	679 251	349 300	2 117	298 877	8 778	27 389		30
„	Kurfürst Moritz	14	27 652	524	533	705	515 819	258 750	3 619	368 716	13 272	27 147		70
„	August d. Starke	14	22 767	1 003	159	664	445 269	227 700	4 374	393 780	12 182	23 739		99
„	Keppler	9	2 356	696	553	2 441	100 856	186 000	2 471	152 932	—	9 078	ChZ. RHCh.	59
„	Watt	9	24 060	8 204	1 159	264	460 496	384 250	519	152 217	—	11 913	DCh.	10
„	Fulton	9	17 262	5 902	947	213	324 687	265 550	1 802	158 131	—	10 647		98
„	Leibnitz	9	23 112	2 243	210	1 096	599 333	320 500	2 172	170 274	—	9 204	ZFÖ.	85
„	Siegfried	9	8 964	1 556	538	803	382 460	148 550	2 562	127 314	—	10 546	RHCh. HWCh.	72
„	Breithaupt	9	9 068	3 286	437	166	175 180	153 000	1 040	131 051	—	10 469	DCh.	26
„	Humboldt	9	14 632	2 591	852	1 307	624 443	261 000	1 119	129 167	—	12 508	RHCh. HWCh.	23
„	Bernoulli	9	8 536	1 582	635	750	340 475	145 050	847	162 428	—	12 027		41
„	Liebig	9	24 066	8 473	1 304	276	455 783	388 750	248	173 502	—	12 323	DCh.	6
„	Schill	8	15 929	2 875	967	1 452	689 328	290 500	832	72 242	—	12 052	RHCh. HWCh.	27
„	Volta	8	28 952	3 378	279	1 085	744 750	420 310	308	175 011	—	11 264	ZFÖ.	28
„	Blücher	8	12 323	2 144	844	728	438 633	186 600	1 876	108 302	—	8 773	RHCh. HWCh.	61
„	Hengist	7	17 460	1 868	190	710	460 540	250 000	3 437	137 587	4 925	5 868	ZFÖ.	151
„	Horsa	7	23 470	2 366	258	886	614 674	322 500	1 863	170 436	5 751	7 358		83
Schw. VII.	Otto d. Reiche	14	1 347	758	492	2 039	41 920	145 500	3 313	258 110	9 904	21 774	LCh. ChZ. HWCh.	85
„	Friedr.d.Streitb.	14	1 266	459	427	2 247	33 188	171 000	4 435	224 359	15 361	22 499	GlG. DCh. HWCh.	96
„	Albr.d.Beherzte	14	2 662	2 164	282	391	86 079	77 150	2 222	299 115	11 188	25 656	RtzFl.	63
„	Luther	14	513	323	430	2 226	21 825	142 350	2 749	278 334	11 588	20 248	ChZ. DCh. HWCh.	109
„	Stephenson	14	215	227	405	2 311	6 804	166 250	3 506	188 438	21 158	22 230	DCh.	129
„	G. E. Lessing	14	737	428	424	2 230	34 243	174 750	3 569	216 142	14 489	21 646	ChZ. DCh. HWCh.	93

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr. der Lokomotiven.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
188	Schw. VII.	Haus Wettin	14	2 495	2 394	482	1 411	85 331	139 150	3 725	239 945	16 831	22 730	RtzFl. ChZ.
189	"	Herschel	14	1 361	615	449	2 434	49 768	186 800	1 241	191 401	16 398	21 260	ChZ. HWCh.
190	"	Melanchthon	14	1 721	1 362	443	1 980	65 411	178 450	170	184 341	10 427	23 893	RtzFl. ChAA.
191	"	Barb. Uttmann	14	8 007	7 563	696	1 309	280 074	280 820	1 417	118 138	16 179	21 810	RtzFl.
60	II. V.	Reichenbach	24	22 272	151	16	723	1 473 165	364 200	1 999	645 911	11 991	52 979	RtzFl. ACh.
61	"	Hamburg	24	16 817	195	18	607	1 078 306	294 150	1 561	611 093	11 394	49 425	GlG. HWCh. RtzFl.
62	"	Magdeburg	24	21 897	104	11	660	1 380 867	313 600	2 282	531 586	11 590	60 830	RtzFl. ACh.
63	"	Gebhardsberg	24	26 990	3 580	3	512	1 641 338	386 000	1 357	643 890	10 667	55 803	LZ.
90	"	Nürnberg	24	31 597	168	—	601	1 929 220	460 250	1 468	658 157	12 846	48 385	LCh. RCh. GD.
91	"	Reuth	24	22 700	60	—	301	1 337 239	353 850	1 930	511 862	11 437	65 198	DCh. ChZ. GlG.
92	"	Bremen	24	27 452	1 743	37	1 014	1 182 735	315 050	1 325	577 282	14 839	50 475	BZ. ZR. ZWEL.
93	"	Frankfurt	24	20 154	532	204	517	1 449 888	261 050	1 057	568 547	12 867	49 769	LRD. LDD.
94	"	Crimmitschau	24	13 907	1 750	188	775	642 417	177 250	5 479	548 673	16 154	47 940	BZ. ZR. ZWEL.
95	"	Bamberg	24	28 206	1 773	16	992	1 220 469	321 500	1 771	636 066	15 312	46 707	
7	"	Falke	22	20 301	1 497	255	339	1 237 876	299 500	3 201	551 839	13 507	44 906	RCh. LCh. DCh.
8	"	Schwan	22	22 516	124	22	654	1 452 339	357 500	3 360	694 911	12 784	39 496	RtzFl. ACh.
9	"	Bär	22	11 216	4 244	581	1 420	583 054	241 430	3 424	620 439	16 577	30 893	BD. DCh. LRD.
103	"	Regensburg	22	20 960	87	—	633	1 347 769	340 050	4 293	645 842	13 736	40 260	RtzFl. ACh.
104	"	Salzburg	22	31 954	49	3	683	1 955 304	450 500	2 404	670 381	16 161	42 307	LCh. RCh.
251	"	Granaten	22	7 935	162	1 593	1 907	435 096	173 250	1 785	361 630	26 537	47 440	GD.
252	"	Edle Krone	22	12 585	11 717	1 696	155	336 272	402 750	1 047	373 155	15 685	44 107	DCh.
253	"	Silberblick	22	12 786	4 429	568	540	553 202	273 750	2 580	341 169	21 806	40 588	DCh. BZ. ZR.
105	"	Innsbruck	21	16 590	2 304	348	739	771 886	250 100	2 593	511 963	9 108	33 219	
106	"	Augsburg	21	15 945	—	—	317	960 818	214 750	1 084	621 491	9 568	44 657	LCh. RCh.
107	"	Würzburg	21	33 856	27	7	433	2 008 341	511 500	2 658	646 065	11 523	36 831	DCh. ChZ. GlG.
254	"	Himmelfahrt	21	13 636	12 654	1 968	157	370 848	439 250	979	425 366	13 002	49 201	
255	"	Goldne Pforte	21	12 789	11 938	1 737	159	338 931	450 300	1 472	483 551	13 813	44 878	DCh.
256	"	Freudenstein	21	13 826	4 010	539	401	705 522	294 250	750	481 968	14 848	52 390	
138	"	Neumark	18	24 501	799	36	295	1 213 081	325 200	2 648	483 245	10 944	27 658	
139	"	Netzschkau	18	22 200	1 023	67	229	1 056 484	320 750	225	626 417	6 178	29 622	ZH. RE.
140	"	Herlasgrün	18	30 827	1 532	37	338	1 457 602	425 500	571	549 283	11 201	27 819	
141	"	Heidelspitz	18	15 523	1 162	53	152	738 700	227 850	5 641	626 958	9 288	26 703	
142	"	Mehltheuer	18	34 853	233	35	456	1 821 338	449 250	268	609 542	12 613	27 951	RE.
143	"	Abendberg	18	17 424	347	39	328	911 330	255 750	618	537 161	11 546	30 829	ZH. RE.
144	"	Bellalp	18	13 560	899	2	315	760 998	224 750	5 128	521 226	12 187	25 226	ZH. WWeida. RE.
151	"	Bellhorn	18	35 607	4	20	510	2 092 294	529 900	1 339	556 877	7 967	35 231	DCh.
152	"	Birghorn	18	14 746	2 579	8	284	847 650	234 700	7 952	436 807	13 469	31 629	LCh.
154	"	Bötzberg	18	11 635	161	—	411	691 845	200 350	7 419	504 365	13 845	29 526	DCh. GlG.
155	"	Stockhorn	18	17 967	1 292	21	711	774 016	214 750	5 436	536 582	11 401	29 621	BZ. ZR. ZWEL.
156	"	Bundalp	17	17 950	998	446	780	1 060 168	288 100	1 126	409 226	15 316	27 980	KP. GD. BZ.
158	"	Breithorn	17	26 583	35	—	525	1 551 725	363 250	3 672	458 260	15 148	30 001	LCh. RCh.
159	"	Klausen	17	35 723	133	6	498	2 062 550	526 250	1 966	391 076	10 778	32 534	DCh.
162	"	Dündengrat	17	22 477	324	108	467	1 340 358	325 850	1 092	495 834	11 773	31 640	KP.
137	"	Sulzfluh	15	25 542	518	44	467	1 433 142	391 050	675	470 359	7 187	24 343	ZH. ChZ.
150	"	Feehorn	15	30 976	128	2	643	1 861 449	427 050	1 585	388 352	7 759	29 923	LCh. RCh.
153	"	Mont Collon	15	21 617	923	207	348	1 193 152	366 950	1 100	417 699	8 940	29 636	KP.
157	"	Franzenshöhe	15	28 316	511	115	472	1 695 852	411 100	2 973	410 974	10 311	26 125	
160	"	Fornopass	15	29 580	867	57	353	1 524 225	404 500	1 556	487 400	7 935	19 237	ZH. RE.
161	"	Sattelhorn	15	28 484	504	116	525	1 736 188	419 900	1 084	400 836	7 782	28 197	KP.
177	"	Contoberg	15	12 068	4 015	765	1 677	644 216	280 625	839	233 461	15 355	25 922	BD. DCh. LRD.
178	"	Glyshorn	15	25 276	176	—	1 120	1 593 656	399 250	2 835	396 205	10 604	31 319	GlG. LCh.
179	"	Untersberg	15	19 305	279	165	332	1 156 329	222 250	4 230	356 679	7 499	28 143	GD. KP.
180	"	Sustenhorn	14	10 729	4 016	603	1 455	539 843	245 655	2 911	226 987	17 653	23 320	BD. DCh. LRD.
192	"	Mönch	13	26 076	4 198	65	504	795 007	438 850	936	382 531	7 042	27 081	BS.
287	"	Taunus	13	34 424	4	—	414	1 999 156	520 750	2 092	385 610	7 237	27 614	DCh.
288	"	Semmering	13	26 840	1 347	35	364	1 507 723	343 850	1 044	380 573	6 995	25 302	GD. BS. BZ.
289	"	Gotthard	13	19 084	2 560	515	2 124	939 315	323 100	115	274 457	10 162	24 439	BZ.
290	"	Simplon	13	20 052	665	73	408	1 197 373	237 950	4 769	407 252	6 001	26 471	GD. BZ. ZWEL.
291	"	Splügen	13	38 748	41	—	546	2 209 675	541 360	500	392 923	6 383	23 741	DCh. ChZ.
292	"	Jungfrau	13	26 743	363	115	384	1 609 170	307 750	295	443 955	7 606	24 274	GD. KP.
293	"	Spessart	13	17 489	3 011	405	1 865	850 317	284 230	1 414	374 251	10 987	24 674	BZ.
207	"	Pöhlberg	12	23 733	3 660	9	477	732 621	391 400	1 028	318 279	5 463	24 466	BS.
208	"	Pabststein	12	29 794	2 056	15	1 089	1 313 481	369 400	516	294 466	6 812	23 738	BZ. ZR. ZWEL.
212	"	Landskrone	12	12 622	1 545	323	1 370	592 676	201 330	2 242	309 990	6 793	22 641	BZ.
461	"	Aetna	8	27 887	303	60	740	1 526 225	457 000	3 595	247 370	6 034	8 576	ZH. WM.
462	"	Dolomit	8	25 540	353	2	402	1 507 908	373 750	3 890	242 214	4 128	8 329	
463	"	Faulhorn	8	25 382	416	—	316	1 491 858	376 950	3 568	246 178	3 271	7 684	
464	"	Hochjoch	8	22 953	265	3	356	1 373 326	341 750	3 869	207 833	3 183	8 341	ChZ. ZH. LZ.
465	"	Julier	8	21 002	297	—	292	1 223 809	319 250	4 253	219 755	3 166	9 283	
466	"	Leopoldsberg	8	28 409	439	—	356	1 691 119	405 250	3 384	226 594	2 814	8 406	

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet					verbraucht		Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung			Bemerkungen. Die Lokomotiven	
			Lokomotiven-				Wagenachsen-	Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten	überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden
			Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-								
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tage.
H. V.	Matterhorn	8	25 660	363	—	378	1 526 706	373 250	4 356	237 733	3 456	9 564		93
"	Ortler	8	27 957	353	2	418	1 653 923	419 000	3 129	231 184	3 324	9 335		78
"	Finstermünz	8	16 411	224	2	234	993 570	253 000	3 489	164 370	2 415	8 981		81
"	Niederwald	8	25 644	533	—	412	1 488 997	378 520	3 736	237 196	3 520	7 597	ChZ. ZH. LZ.	101
"	Rheinstein	8	26 897	365	—	387	1 563 707	390 745	3 757	215 772	3 585	9 476		86
"	Rosstrappe	8	25 126	337	—	350	1 495 085	366 250	4 577	236 056	3 127	8 067		109
"	Waldspitz	8	27 886	415	2	339	1 635 089	407 750	4 164	218 263	2 868	8 824		78
"	Vesuv	8	24 124	317	9	355	1 403 806	354 750	4 026	228 845	3 368	8 482		116
"	Heiligenberg	7	21 376	277	401	1 356	646 171	342 470	338	80 985	3 507	4 233	WWeida.	18
"	Jeschken	7	19 694	165	317	1 194	592 299	297 280	128	84 025	3 242	4 451		1
"	Inselsberg	7	28 001	780	56	758	1 388 828	413 250	219	141 083	5 520	5 448		8
"	Rabenkopf	7	30 318	2 563	—	1 088	1 429 081	424 250	1 579	122 359	4 917	4 125	ZH. WWeida.	61
"	Valtenberg	7	35 944	2 457	8	981	1 676 101	523 250	257	138 537	5 463	5 961		2
"	Bernkogel	7	33 680	301	—	593	1 971 148	481 500	201	181 383	2 724	5 732	ChZ. ZH. LZ.	4
"	Fuchsberg	7	26 592	241	1	379	1 584 326	367 250	1 800	176 366	2 600	4 400		78
"	Grossglockner	7	30 667	63	66	849	1 692 256	486 500	316	177 506	5 016	5 658	ZH.	13
"	Kaiserkrone	7	23 853	272	—	459	1 575 312	369 000	2 172	195 311	5 471	5 617		122
"	Monte Baldo	7	30 874	66	—	527	2 026 419	482 700	2 935	188 676	4 440	4 949	RCh. ChZ.	59
"	Monte Cristallo	6	22 842	209	8	488	1 482 764	342 210	3 129	194 219	5 268	5 212		130
"	Rheinfels	6	28 376	198	—	479	1 880 914	439 500	1 896	177 884	4 348	7 636		73
"	Tausend	5	40 646	122	3	305	2 492 728	464 870	2 667	169 319	1 521	7 225		67
"	Fichtelberg	5	37 788	65	11	345	2 320 438	394 700	3 400	171 813	1 671	6 299		76
"	Montblanc	5	40 918	329	3	403	2 559 538	492 300	2 687	178 108	2 043	7 067		58
"	Wellhorn	5	41 174	183	14	345	2 496 260	441 600	2 727	182 762	1 657	5 864	GD.	54
"	Sentis	5	39 966	129	6	355	2 526 014	450 600	2 582	188 884	2 098	7 081		67
"	Eiger	5	40 572	46	11	310	2 526 659	491 250	2 372	167 061	1 506	7 849		61
"	Auersberg	5	42 435	68	14	316	2 631 329	481 000	1 701	151 023	1 448	7 834		45
"	Colmberg	5	33 103	343	—	259	2 530 403	423 000	884	129 838	999	8 671		39
"	Kahlenberg	5	30 777	394	—	236	2 363 541	421 750	1 087	130 683	931	6 719	LRD. LDD. GP.	62
"	Greifenstein	5	29 555	473	—	239	2 237 024	384 250	1 206	109 797	754	6 767		70
"	Katzenstein	5	29 605	132	—	454	1 947 540	444 000	1 232	119 317	1 344	5 558	RCh. ChZ.	69
"	Sandberg	5	27 059	231	—	261	2 067 914	367 750	1 395	130 411	977	7 067	LRD. LDD. LCh.	85
"	Keilberg	1	33 138	359	—	252	2 496 401	427 000	578	33 743	239	447	LRD. LDD.	43
"	Waldstein	1	33 753	186	22	273	2 582 953	436 750	425	31 654	258	226		32
"	Titlis	1	43 994	10	8	329	2 802 933	486 400	1 166	36 996	313	851	GD.	36
"	Silberhorn	1	23 214	189	40	632	1 270 638	387 250	269	25 061	745	323	ZH.	23
"	Aarjoch	1	43 928	207	6	355	2 711 282	489 320	1 096	37 352	322	767	GD.	25
Schw. V.	Pilatus	12	33 244	790	40	388	1 607 184	460 750	675	362 038	5 900	17 293	ZH. RE.	18
"	Furka	12	28 182	1 146	38	291	1 410 422	394 000	2 288	334 037	2 968	16 770		62
"	Harz	12	29 780	266	—	1 063	2 147 980	493 000	1 266	339 380	3 959	16 863	WW.	70
"	Monte Rosa	12	29 896	1 339	62	341	1 421 332	427 000	344	362 242	3 217	18 781	ZH. RE.	7
"	Wetterhorn	12	32 389	531	44	413	1 595 966	433 250	447	359 630	4 074	18 036		16
"	Bernina	12	32 977	149	36	455	1 703 931	444 250	438	355 895	3 171	18 720	RE.	29
"	Schreckhorn	12	22 395	143	14	330	1 429 146	350 700	1 739	314 776	6 259	25 865	DCh. HWCh.	63
"	Zermatt	12	25 317	3 291	10	462	1 542 439	357 250	2 122	353 212	5 796	22 890	LCh.	114
"	Tödi	12	22 706	199	4	287	1 359 729	341 000	1 967	240 178	3 610	14 948	ZH. ChZ. LZ.	111
"	Grimsel	12	22 444	974	24	407	1 308 110	354 250	1 901	219 441	3 833	17 177		75
"	Rothhorn	11	9 436	270	—	351	674 634	168 500	2 617	318 851	4 956	22 408	HWCh. StE.	62
"	Burgberg	11	21 094	1 069	—	1 483	1 314 670	321 500	3 018	277 433	7 596	20 152	HWCh.	71
"	Wendelstein	11	23 149	265	12	514	1 709 633	377 100	1 262	295 380	6 086	21 787	HWCh. StE. LCh.	62
"	Borsberg	11	24 115	1 263	—	1 709	1 502 278	389 250	1 147	290 074	5 271	14 986	HWCh.	24
"	Scheibenberg	11	20 210	1 148	33	255	1 007 153	284 250	1 739	269 468	3 754	14 210	ZH. RE.	58
"	Gemmi	11	32 471	469	111	979	1 921 783	483 350	439	198 274	3 165	15 757	GlG. StE. ChZ.	4
"	Watzmann	11	33 948	83	—	458	2 012 390	481 000	1 209	296 420	5 029	22 019	DCh. ChZ. GlG.	48
"	Albis	10	33 456	15	—	474	1 894 600	500 850	2 160	278 043	5 213	18 680		49
"	Winterberg	10	29 570	418	—	366	1 726 256	417 275	1 092	216 891	3 256	10 551	ZH. ChZ. LZ.	80
"	Drachenfels	10	27 268	1 146	69	309	1 302 304	418 000	2 362	346 624	2 835	13 258	ZH. RE.	50
"	Brocken	10	33 988	1 925	91	317	1 627 889	482 250	378	305 887	2 524	14 194		12
"	Rolandseck	10	34 703	84	—	399	2 048 678	515 250	1 316	261 662	4 624	18 909	DCh. ChZ. GlG.	37
"	Loreley	10	30 022	309	11	467	1 754 799	406 900	796	239 804	3 505	12 838	ChZ. ZH. LZ.	59
"	Gaisberg	10	33 045	1 246	105	394	1 591 615	438 000	316	293 207	4 201	12 820	ZH. RE.	9
"	Hirtstein	10	34 715	12	6	384	2 014 761	518 500	1 806	268 557	4 493	18 264	DCh. ChZ. GlG.	35
"	Arlberg	9	24 878	160	79	645	1 358 358	377 150	1 849	245 168	6 328	11 209	ZH. WM.	67
"	Brenner	9	17 012	261	—	254	1 009 641	241 950	3 678	195 070	3 682	12 225	ZH. ChZ. LZ.	129
"	Donnersberg	9	21 423	309	4	307	1 223 580	293 970	3 800	193 116	2 881	6 825		101
"	Eifel	9	22 051	432	9	387	1 205 037	317 100	3 040	221 374	4 515	11 814	ZH. ChZ. WWeida.	81
"	Forstenberg	9	24 357	1 269	9	700	1 109 690	354 000	3 290	217 594	4 735	11 850	ZH. WWeida.	116
"	Grenzhorn	9	27 102	2 024	2	660	1 281 302	349 250	1 969	236 607	4 652	14 643		75
"	Hohe Salve	9	31 676	4 230	25	628	1 935 067	461 250	1 457	238 969	4 058	11 903	LCh.	46
"	Hohe Göll	9	16 770	558	11	496	819 933	237 500	4 170	225 289	4 591	11 184	ZH. WWeida.	103

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven (in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotive liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
459	Schw. V.	Karst	9	27 287	190	59	684	1 498 594	452 250	3 360	223 770	5 257	9 905	ZH. WM.
460	"	Martinswand	9	22 726	521	1	324	1 330 656	317 090	4 054	232 936	4 395	10 529	ZH. ChZ. LZ.
516	K. V.	Arniberg	15	20 782	2 264	26	105	1 441 839	282 250	618	401 693	—	28 142	LRD. LDD. GP.
517	"	Balmhorn	15	24 748	1 406	270	341	1 837 410	357 000	269	406 300	—	40 410	LRD. LDD. LCh.
518	"	Beatenberg	15	27 010	470	4	309	1 899 604	375 500	506	415 882	—	37 340	LRD. LDD. RCh.
519	"	Hasliberg	15	16 386	873	8	126	1 260 092	205 750	5 681	398 132	—	32 530	LRD. LDD.
514	"	St. Bernhard	14	28 731	730	—	222	2 179 101	354 500	972	431 338	—	35 191	LRD. LDD. GP.
515	"	Dachstein	14	26 668	513	3	189	2 032 009	324 250	2 599	435 364	—	35 425	
520	"	Bieberstein	14	25 052	137	—	207	1 900 964	316 550	1 158	433 242	—	37 587	LRD. LDD.
521	"	Blümlisalp	14	20 940	1 144	8	157	1 395 653	280 750	2 809	412 077	—	34 390	LRD. RCh. LDD.
522	"	Kynast	14	25 420	390	—	206	1 962 206	304 500	3 087	469 740	—	30 131	LRD. LDD.
523	"	Pfassenstein	14	27 851	66	—	382	2 049 297	380 450	1 317	401 165	—	29 087	
524	"	Daubenhorn	14	14 224	511	—	158	991 558	207 500	2 886	397 722	—	30 777	LRD. RCh. ChZ.
525	"	Distelalp	14	17 021	926	5	151	1 208 532	235 750	4 673	431 429	—	32 808	LRD. LDD. GP.
526	"	Thorstein	11	30 361	468	—	246	2 378 376	441 000	1 080	275 765	—	29 786	LRD. LDD.
527	"	Kesselberg	11	23 909	1 018	—	317	1 511 990	378 500	1 218	264 172	—	32 552	RCh. LRD. LCh.
528	"	Dorenberg	10	25 524	244	—	193	1 950 456	330 000	1 619	305 930	—	22 976	
529	"	Zwieselalp	10	27 382	955	17	202	2 090 088	388 000	1 010	280 701	—	25 763	
530	Sigl V.	Tauern	9	21 242	257	—	166	1 626 750	295 350	4 972	262 338	—	21 598	
531	"	Engelhorn	9	30 118	379	—	279	2 317 166	426 250	725	230 118	—	23 746	LRD. LDD. GP.
532	"	Axenstein	9	26 382	229	—	248	1 984 768	367 750	1 990	267 644	—	21 532	
533	"	Grindelwald	9	31 448	430	1	248	2 418 074	418 750	772	266 757	—	24 927	
534	"	Etzelstock	9	22 821	212	—	187	1 748 743	303 750	4 440	254 164	—	20 998	
535	"	Hohenstaufen	9	24 944	315	—	209	1 927 633	350 750	3 954	271 664	—	21 252	
536	"	Mont Cenis	9	23 968	522	—	399	1 591 021	366 000	2 370	259 926	—	23 365	RCh. ChZ.
537	"	Rigi	9	26 845	382	—	388	1 560 625	406 750	2 369	230 764	—	21 064	
475	Hsch. V.	Badelwand	7	32 933	74	76	849	1 782 010	497 100	239	217 479	5 597	5 640	
476	"	Kyffhäuser	7	35 555	72	94	940	1 920 264	539 250	303	212 642	5 487	5 806	
477	"	Gotzenalp	7	35 364	38	87	768	1 927 148	513 000	402	211 330	5 040	5 909	ZH. WM.
478	"	Schwarzwald	7	35 150	212	78	857	1 899 290	519 750	191	212 388	5 244	5 687	
479	"	Odenwald	7	29 740	133	75	846	1 621 455	450 250	670	199 968	5 128	6 367	
538	"	Finsteraarhorn	7	25 212	—	—	407	1 973 203	354 250	2 479	190 528	2 219	9 802	
539	"	Galmihorn	7	28 143	—	—	348	2 187 672	390 500	1 636	194 417	2 142	10 579	
540	"	Zugspitz	7	30 902	—	—	424	2 334 031	449 750	1 071	196 827	2 194	10 712	LRD. LDD.
541	"	Glärnisch	7	33 599	—	—	418	2 559 404	454 545	954	171 424	2 000	11 665	
542	"	Burgenstein	7	26 504	—	—	401	2 040 188	382 410	2 504	190 249	2 206	10 848	
543	"	Doldenhorn	7	25 156	—	—	297	1 931 013	357 900	2 130	193 606	2 020	9 519	
231	H. Va.	Glückauf	28	12 793	3 128	—	1 973	499 982	224 000	1 478	487 706	—	69 579	
232	"	Richard	28	1 747	663	27	600	72 746	54 000	4 907	431 439	—	60 441	DChK.
233	"	Tharandt	28	5 189	1 420	68	1 615	216 058	140 250	262	497 368	—	66 764	
234	"	Neue Hoffnung	20	403	108	157	1 729	7 452	80 650	25	287 506	—	37 117	
88	H. I. T.	Würschnitz	26	6 367	157	263	981	155 319	114 000	104	192 808	—	41 626	GP.
86	"	Gössnitz	25	2 787	534	172	980	65 127	74 750	265	195 105	—	42 454	GP. LRD.
87	"	Schönbörnchen	25	1 260	—	156	1 530	23 444	95 000	411	154 211	—	41 945	LDD. LRD.
89	"	Lugau	25	1 726	335	260	2 285	24 853	134 250	633	211 379	—	40 529	GP. LRD. LDD.
637	"	Greiz	18	6 997	280	579	576	94 976	87 350	1 624	466 071	14 973	20 957	ZKl.
638	"	Brunn	18	2 925	192	188	188	42 685	37 700	47	398 571	12 706	19 091	
336	O. I.	Zittau	14	1 030	274	263	2 094	23 766	95 400	2 022	20 532	35 585	21 410	BD.
28	H. II. T.	Hyäne	32	6 816	110	—	388	165 039	89 550	238	587 170	—	75 160	OP.
38	B. II.	Delphin	31	—	—	325	2 529	—	166 500	592	603 089	—	58 603	
39	"	Vampyr	31	29	—	286	2 364	931	172 500	727	528 813	—	50 754	
618	"	Kötzschenbroda	27	—	—	277	2 556	—	139 500	473	497 355	—	47 438	LRD.
621	"	Basel	25	19	—	178	1 475	564	87 750	107	428 606	—	39 550	
622	"	Röderau	25	230	115	333	2 802	9 966	158 250	67	472 184	—	40 256	
623	"	Oder	24	74	66	313	2 751	1 421	149 250	142	406 082	—	33 966	
624	"	Oederan	24	3 650	304	621	1 688	99 551	139 000	1 576	402 600	—	33 685	LRD. LDD.
625	"	Neckar	24	—	—	305	2 695	—	152 500	250	447 200	—	42 195	
632	B. II. T.	Stollen	29	—	—	353	2 708	—	152 250	470	465 293	—	50 708	LRD.
634	"	Leder	29	9	97	250	2 002	534	102 000	4 345	470 691	—	48 220	
639	H. IIIb. T.	Stahl	8	29 137	1 126	592	492	592 825	278 250	3 514	236 510	—	13 442	
640	"	Granit	8	37 446	646	281	510	845 840	350 300	3 448	236 488	—	13 545	ChAA.
641	"	Marmor	8	32 117	244	223	366	770 295	291 500	3 022	228 075	—	14 053	
642	"	Gold	8	36 985	181	12	857	808 070	348 750	545	148 972	—	9 524	NG.
643	"	Kobalt	8	27 618	1 430	332	615	626 900	285 800	1 672	198 314	—	8 398	ChAA. NG.
644	"	Nickel	8	23 121	1 000	156	586	531 720	235 750	2 834	154 451	—	7 760	
645	"	Arsen	8	26 227	665	381	348	573 072	236 000	4 259	244 342	—	13 785	ChAA.
646	"	Basalt	8	29 657	2 907	917	673	682 948	337 050	567	142 141	—	7 788	
647	"	Silber	8	25 181	2 186	442	488	588 714	272 750	3 129	210 789	—	9 375	ChAA. NG.
648	"	Kalk	8	27 160	2 600	545	606	631 141	308 000	250	168 526	—	9 332	
649	"	Albit	8	30 630	1 366	544	593	632 098	289 750	3 938	217 958	—	13 323	ChAA.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotive

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen: Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
650	II. IIIb. T.	Epidot	7	30 257	96	65	282	729 278	267 250	3 330	251 296	3 417	11 649	
651	„	Topas	7	33 925	1 372	588	576	680 301	336 500	2 512	249 813	3 132	11 846	
652	„	Felsit	7	35 836	506	362	536	797 232	322 850	1 184	189 453	3 775	12 101	ChAA.
653	„	Demant	7	34 140	1 560	701	596	704 540	318 500	1 504	225 555	4 830	11 765	
654	„	Korund	7	43 603	62	37	355	1 083 798	384 750	1 342	230 037	3 640	12 853	
690	Schw.	Alabaster	9	14 033	872	342	777	297 593	174 750	2 623	120 333	—	11 093	
691	IIIb. T.	Granat	9	19 652	804	452	351	405 761	220 000	919	107 177	—	12 753	
692	„	Saphir	9	22 541	102	149	593	492 375	188 750	3 072	109 113	—	10 845	RHCh.
693	„	Onyx	9	32 721	555	466	770	709 968	289 300	1 284	132 272	—	14 623	RHCh. ChAA.
694	„	Opal	9	27 566	70	195	726	610 522	214 650	3 524	90 568	—	9 835	RHCh.
695	„	Jaspis	9	24 850	185	352	1 074	544 440	235 000	1 104	118 353	—	12 939	
54	II. IV.	Hundert	25	26 152	259	126	666	948 439	298 000	2 622	745 962	—	50 424	
55	„	Wiesenburg	25	28 003	2 458	560	1 194	972 933	346 050	199	690 326	—	45 827	
56	„	Hartenstein	25	17 439	1 302	251	592	595 553	221 500	657	512 573	—	44 322	SZ. LZ.
57	„	Aue	25	21 259	2 002	477	929	739 641	265 050	985	566 096	—	47 074	
109	„	London	20	37 817	37	126	970	1 363 985	409 050	678	515 316	11 245	34 569	
110	„	Annaberg	19	24 473	670	556	927	579 927	271 050	2 241	532 884	8 196	36 074	ACh. WA.
111	„	Buchholz	19	27 352	503	299	835	822 077	316 500	2 031	447 915	15 547	25 018	ACh. WA. SZ.
113	„	Augustusburg	19	22 106	719	443	827	526 199	236 230	1 878	450 781	8 875	31 926	ACh. WA.
114	„	Scharfenstein	18	32 119	262	139	578	939 416	356 500	1 676	511 508	10 090	31 583	
115	„	Waldkirchen	18	31 996	263	137	549	933 953	339 500	1 759	481 678	7 138	28 404	ACh. LW. WA.
116	„	Wolkenstein	18	20 926	589	453	782	497 205	236 250	2 594	518 879	8 286	32 220	
117	„	Flöha	18	24 357	647	475	860	576 805	279 500	1 429	490 690	6 817	30 643	ACh. WA.
175	„	Wiesa	16	27 423	81	78	663	1 009 992	313 500	2 245	579 979	6 839	24 756	LZ. SZ.
176	„	Cainsdorf	16	29 644	516	299	846	925 109	339 000	733	391 416	7 840	27 285	SZ. ACh. WA.
342	„	Hilbersdorf	11	29 592	86	40	377	892 669	320 250	3 175	368 125	4 101	20 064	
343	„	Komotau	11	32 805	54	15	399	997 297	357 500	2 974	338 200	4 441	20 240	ACh. LW.
344	„	Schlettau	11	22 882	1 808	496	984	805 449	308 000	2 110	228 249	11 181	14 465	
345	„	Wilkau	11	25 220	2 239	520	995	882 463	335 300	1 627	233 900	13 872	15 498	SZ. LZ.
346	„	Saatz	11	24 570	2 166	559	1 120	833 981	321 950	1 642	240 402	14 403	13 666	
347	„	Weipert	11	30 483	72	26	390	945 872	297 700	4 097	309 521	4 521	16 760	ACh. LW.
53	II. IV. T.	Schwarzenberg	27	3 184	1 126	428	458	66 912	55 950	447	305 907	—	48 081	SZ. SchN.
58	„	Schneeberg	24	13 634	97	1 429	1 074	190 516	199 050	507	343 874	29 672	39 264	SchN.
59	„	Neustädtel	24	9 703	—	998	742	136 417	151 500	32	281 990	25 094	41 304	
108	„	Hercules	21	13 467	195	1 069	853	175 810	183 300	647	28 598	50 381	26 281	ZKl.
112	„	Wildeck	19	17 725	417	381	1 827	399 824	247 850	1 269	420 496	18 761	29 035	RHCh.
235	II. VIII. T.	Döhlen	26	9 160	1 788	15	1 420	305 614	143 475	2 846	437 630	—	62 432	
236	„	Windberg	26	10 837	2 256	9	1 569	357 443	153 055	1 230	501 387	—	65 232	
237	„	Hainsberg	26	7 641	1 630	6	1 100	284 489	115 575	4 379	445 549	—	64 583	DChK.
238	„	Freiberg	25	10 047	1 859	9	1 458	350 331	139 225	1 132	426 947	—	67 818	
239	„	Burgk	17	9 018	1 878	10	1 395	310 636	135 465	2 699	225 104	—	36 931	
364	II. V. T.	Knappe	11	133	7	304	3 332	4 248	169 000	157	41 964	29 529	14 111	DCh.
365	„	Schacht	11	1 050	410	597	3 091	48 614	209 350	152	36 422	29 035	16 249	ChZ. HWCh.
366	„	Wetter	11	9 574	929	773	1 342	518 334	152 250	4 030	119 588	28 228	12 046	LZ.
367	„	Hunt	11	6 245	997	212	1 531	292 656	176 850	738	76 330	22 602	14 895	SZ. LZ. ZH.
368	„	Tiefbau	11	8 949	792	788	1 210	472 083	158 750	1 674	105 227	25 691	13 895	LZ.
16	„	Kohle	10	12 650	1 016	1 070	1 763	682 474	222 250	883	98 828	25 751	13 418	
17	„	Adhäsion	10	6 985	1 099	213	1 703	331 713	203 250	762	44 616	20 577	12 834	SZ. LZ.
23	„	Kraft	10	184	4	297	3 251	5 403	165 000	120	2 759	28 052	12 948	DCh.
24	„	Leistung	10	6 820	1 343	245	1 618	325 491	203 000	835	58 876	21 511	13 478	SZ. LZ. ZH.
64	„	Eisen	10	5 012	1 098	174	1 139	232 426	144 000	169	39 470	22 778	11 653	SZ. LZ.
65	„	Kaue	10	124	8	293	3 204	3 794	160 250	391	8 341	27 638	12 446	DCh.
69	„	Fahrt	10	13 595	1 196	1 038	1 986	732 779	212 000	213	97 253	25 252	13 653	LZ.
213	„	Morgengang	10	152	—	296	3 222	4 798	169 500	153	4 949	29 062	13 034	DCh.
420	„	Schlägel	10	147	8	288	3 128	5 749	148 800	1 034	2 128	28 786	14 216	
218	„	Bohrer	9	12 512	1 111	1 011	1 797	672 447	226 000	563	74 357	19 677	10 453	LZ.
219	„	Rolle	9	7 840	1 347	257	1 974	370 149	212 500	363	65 634	17 073	11 806	SZ. LZ. NG.
221	„	Meisel	9	4 424	1 024	145	1 046	218 264	130 750	1 934	53 986	15 229	9 726	
223	„	Seil	9	5 614	1 083	193	1 352	267 813	157 750	3 259	56 645	16 285	8 409	SZ. LZ. ZH.
224	„	Haspel	9	9 131	1 535	358	2 190	437 901	259 750	29	65 520	16 992	11 697	
18	„	Compass	6	8 077	1 229	268	1 853	382 117	243 500	1 476	42 468	10 668	5 536	SZ. LZ. NG.
19	„	Magnet	6	7 307	1 231	259	1 814	349 011	224 000	1 576	42 221	9 632	5 463	
20	„	Kobold	6	107	11	261	2 857	3 366	153 500	1 871	213	19 941	5 352	DCh.
21	„	Gnom	6	124	4	284	2 968	3 437	166 750	1 984	177	19 426	4 406	
70	„	Arbeit	6	7 406	858	481	1 900	172 791	182 150	2 689	42 593	10 378	6 107	StE.
71	„	Gestänge	6	12 559	113	13	683	321 359	134 500	1 986	24 414	12 255	7 745	
72	„	Basis	6	6 112	1 161	224	1 436	286 408	178 250	2 181	44 976	11 047	4 388	SZ. LZ. ZH.
220	„	Dynamit	6	742	366	405	2 291	37 280	159 500	2 762	5 561	14 603	6 037	HWCh. DCh.
627	„	Steiger	6	16 607	287	40	967	411 956	196 000	2 776	44 253	11 073	4 412	StE.
635	„	Glocke	6	10 287	570	175	1 088	244 875	151 600	3 213	32 260	11 813	4 734	

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr. der Lokomotiven.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
636	H. V. T.	Halde	6	9 697	183	91	769	287 556	141 250	2 596	25 336	11 072	4 612	StE. HWCh.
616	„	Berggeist	5	7 912	1 014	535	2 098	180 239	189 750	799	23 575	8 997	5 750	StE.
628	W. VII. T.	Grube	9	4 405	122	319	2 531	94 999	151 500	311	6 021	—	14 091	
629	„	Kunst	9	3 795	50	290	2 273	90 909	149 500	1 560	6 799	—	11 321	GP. LRD.
630	„	Blende	9	1 129	76	247	2 126	29 020	119 250	481	4 234	—	11 764	
631	„	Curve	9	4 283	25	239	1 779	97 457	125 000	691	7 364	—	11 985	GP. LRD. LDD.
688	Crlsr.	Sauger	10	4 671	1 171	42	470	64 278	61 700	550	38 769	—	9 368	PB.
689	VII. T.	Klappe	10	2 294	—	224	2 093	30 757	113 500	444	37 022	—	9 138	LRD. LDD.
706	H. VII. T.	Berggiesshübel	3	15 794	83	14	423	230 479	114 800	1 747	60 372	1 487	4 256	PB.
707	„	Rottwerndorf	3	18 025	681	33	441	263 058	127 800	1 694	46 183	1 250	2 458	
*713	„	Johanngeorgenstadt	unter 1	12 664	975	359	297	120 020	122 490	515	—	—	—	JS. SZ.
*714	„	Erla	„ 1	9 122	802	228	229	92 089	85 650	522	—	—	—	
30	„	Dante	1	5 757	81	371	2 712	118 293	170 300	255	730	891	165	GP. LDD.
31	„	Goethe	1	9 218	485	401	2 042	240 391	163 500	875	2 701	574	221	
32	„	Schiller	1	10 182	269	407	2 299	263 488	182 250	479	329	734	209	
34	„	Gellert	1	9 040	422	348	1 773	240 567	164 175	774	3 662	536	150	GP.
40	„	Uhland	1	485	257	502	2 628	18 838	167 950	971	1 100	618	181	ChZ. RHCh. DCh.
614	„	Herder	1	1 360	830	577	2 681	36 133	176 000	1 041	728	494	324	ChAA. DCh. ChZ.
615	„	Körner	1	13 323	496	478	1 205	474 133	184 000	490	5 379	120	174	PfG. SZ.
619	„	Schlömilch	unter 1	—	—	—	—	—	—	120	—	—	—	—
*633	„	Iffland	„ 1	128	137	13	8	1 488	2 000	102	—	—	—	ZKl.
*—	—	Dampfwagen A.	„ 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*—	—	„ B.	„ 1	1 566	280	—	—	3 978	4 400	—	—	—	—	ZWEL.
**—	—	„ C.	„ 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Hierüber:												
†—	K. I. T.	Greif	35	—	170	160	1 420	—	66 275	1 491	395 895	—	67 257	BD.
†—	B. I.	Panther	35	4 840	1 313	371	84	100 517	38 500	816	677 619	—	68 766	LZ.
†—	H. I. T.	Crocodil	34	—	—	—	—	—	—	—[1]	380 635	—	64 939	—
†—	„	Zschopau	31	—	4	287	2 342	—	86 225	1 295	384 065	—	48 697	BD.
†—	H. II. T.	Alligator	32	—	83	189	1 491	—	71 750	141	705 335	—	66 558	
†—	„	Elsterthal	32	94	—	7	76	1 166	4 750	123	483 788	—	69 644	LRD. LDD.
†—	„	Luchs	32	16 897	99	—	919	391 329	201 400	937	708 782	—	81 158	OP.
†—	„	Wolf	32	4 744	1 152	104	666	219 740	101 250	241	489 257	—	72 120	LZ. PfG.
†—	„	Eber	32	2 551	68	428	2 284	107 216	120 850	1 004	711 773	—	65 708	RCh.
†—	„	Casuar	32	—	4	305	2 573	—	109 710	798	470 217	—	59 888	BD.
†—	H. I.	Döbeln	31	723	16	120	645	30 342	43 750	213	503 405	—	46 221	RCh.
†—	B. II.	Gazelle	31	65	—	272	2 251	1 963	171 250	173	610 531	—	53 125	LRD.
†—	„	Faust	31	—	115	307	2 803	—	138 250	575	400 159	—	54 599	
†—	B. VIa.	Görlitz	25	11 017	220	154	154	175 034	86 750	604	679 289	—	47 541	LRD. LDD.

b. Lokomotiven für schmalspurige Bahnen.

1	H. V. T. K.	———	2	25 459	51	—	179	498 523	174 250	1 519	9 787	505	1 607	HK.
2	„	———	2	8 344	47	5	237	163 682	50 350	1 493	6 221	157	801	WS.
3	„	———	2	17 415	214	62	247	350 390	123 250	1 801	14 679	340	684	HK. WS.
4	„	———	1	17 342	102	60	133	332 391	113 900	1 365	10 167	206	1 166	HK.
*6	„	———	unter 1	15 766	42	—	305	308 757	98 600	724	—	—	—	WS.
5	Hg. VII. T. K.	———	11	2 330	37	79	41	38 632	16 000	3 794	1 096	80	123	WS. HK.
		Hauptsumme pro 1883		16 292 651	782 832	254 318	650 957	606 249 319	198 246 290	1 280 836[2]	—	—	—	—
		„ „ 1882		16 066 200	759 840	231 086	650 935	606 505 326	194 587 963	1 240 714	—	—	—	—
		pro 1883 entfielen:												
I)		auf die Staatsbahnen		16 125 479	767 535	253 472	645 424	600 384 518	196 649 199	—	—	—	—	—
II)		„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn		15 763	428	—	564	400 245	175 600	—	—	—	—	—
III)		„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn		18 129	164	489	534	800 721	186 750	—	—	—	—	—
IV)		„ „ Zittau-Reichenberger Bahn		122 481	14 062	83	3 421	4 208 616	1 116 950	—	—	—	—	—
V)		„ „ Brückenbergschachtb. bei Zwickau		10 799	643	274	1 014	455 219	117 791	—	—	—	—	—
Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet resp. verbraucht				115 838	2 968	1 573	6 646	2 321 651	979 950	—	—	—	—	—
Auf den Staatsbahnen wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet resp. verbraucht				16 241 317	770 503	255 045	652 070	602 706 169	197 629 149	—	—	—	—	—

*) Die Lokomotiven Nr. 713, 714 und Nr. 6 (schmalspurig) kamen im Monat März, Lokomotive Nr. 633 und Dampfwagen B im Monat December neu in den Dienst; Lokomot Nr. 619 und Dampfwagen C wurden im Monat December und Dampfwagen A im Monat November neu geliefert aber nicht in Dienst gestellt.

†) Von diesen ausrangirten Lokomotiven, welche wieder ersetzt und deshalb in den Bestandsnachweisungen nicht mit enthalten sind, wurden die Lokomotiven Panther und Gör im Monat September, Lokomotive Crocodil im Monat Juni und Lokomotive Alligator im Monat November zerschlagen, die Lokomotive Döbeln im Monat April verkauft.

[1]) Durch zurückgewonnenes Material ergab sich ein Erlös von 2 Mark, welcher von den, seit der Anschaffung aufgewendeten Reparaturkosten gekürzt ist.

[2]) Ausschliesslich 3 Mark Erlös von den Lokomotiven Ostrau und Crocodil; ausserdem wurden noch 2 297 Mark für Unterhaltung des Lokomotiven-Zubehörs verwendet.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden							Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung			Bemerkungen
				geleistet					verbraucht					Die Lokomotiven
				Lokomotiven-				Wagenachsen-	Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).
				Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-							
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Kilogr.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

—	B. III.	Zeitz	11	22 269	226	—	1 168	855 539	279 234	2 057	236 345	9 271	16 214	AE.
—	„	Meuselwitz	11	13 242	496	389	812	507 554	166 300	2 483	254 497	10 484	16 972	
—	„	Wilhelm I.	11	22 124	309	—	1 110	854 074	268 833	1 507	252 708	9 905	17 385	
—	„	Herzog Ernst	11	13 096	455	372	807	486 486	172 583	3 074	215 428	12 340	14 400	
—	„	Rositz	8	11 940	657	1 251	928	376 140	182 250	4 612	135 264	11 261	10 143	
*—	H. IIIb.	Rehmsdorf	unter 1	15 562	385	—	838	635 548	192 750	518	—	—	—	
—	H. VII. T.	Kriebitzsch	3	16 967	334	23	168	120 817	79 250	972	101 515	537	2 496	
*—	„	Mumsdorf	unter 1	22 593	383	—	215	155 062	103 500	631	—	—	—	
		Hauptsumme pro 1883		137 793	3 245	2 035	6 046	3 991 220	1 444 700	15 854[1]	—	—	—	—
		„ „ 1882		130 537	3 362	2 045	5 457	3 574 075	1 446 400	9 739	—	—	—	—
		pro 1883 entfielen:												
		I) auf die Altenburg-Zeitzer Bahn		137 788	3 245	2 035	6 046	3 991 151	1 442 900	—	—	—	—	—
		II) „ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn		5	—	—	—	69	1 800	—	—	—	—	—
		Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		16 205	635	8	602	412 222	184 130	—	—	—	—	—
		Auf der Altenburg-Zeitzer Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		153 993	3 880	2 043	6 648	4 403 373	1 627 030	—	—	—	—	—

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

—	Schl. VII. T.	Zwenkau	10	14 976	486	368	492	585 644	153 500	854	159 956	5 221	13 287	GM. PIG.
—	„	Wiprecht von Groitzsch	10	17 557	373	282	474	642 920	181 000	5 378	201 058	6 182	9 826	GM.
—	„	Lucka	9	21 483	385	434	608	793 127	213 500	1 567	169 098	5 400	9 192	
—	„	Gaschwitz	9	22 964	282	498	635	861 924	239 700	2 147	160 198	5 178	7 514	
*—	H. V. T.	Concordia	unter 1	—	—	—	—	—	—	463	—	—	—	—
		Hauptsumme pro 1883		76 980	1 526	1 582	2 209	2 883 615	787 700	10 409[2]	—	—	—	—
		„ „ 1882		80 325	1 255	1 993	2 269	2 765 842	773 317	8 401	—	—	—	—
		pro 1883 entfielen:												
		I) auf die Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn		75 950	1 319	1 574	2 087	2 846 477	769 170	—	—	—	—	—
		II) „ „ Altenburg-Zeitzer Bahn		442	207	8	38	11 977	8 530	—	—	—	—	—
		III) „ „ Staatsbahnen		588	—	—	84	25 161	10 000	—	—	—	—	—
		Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		18 134	164	489	534	800 790	188 550	—	—	—	—	—
		Auf der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		94 084	1 483	2 063	2 621	3 647 267	957 720	—	—	—	—	—

c. Zittau-Reichenberger Bahn.

—	C. I.	Reichenberg	14	79	550	210	3 994	2 098	152 500	608	16 304	41 413	16 741	GD. BZ. ZR.
—	H. III.	Rich. Hartmann	26	20 049	1 864	473	1 658	440 637	196 450	1 430	600 731	23 166	57 030	ZWEL. ZL. ZR.
—	„	Saturn	24	17 974	1 684	369	1 713	389 723	185 350	504	583 214	25 604	52 098	
—	„	Mars	24	28 807	452	279	1 702	608 632	248 250	672	646 699	23 056	57 151	ZWEL.
—	„	Neptun	24	26 762	1 558	444	1 828	562 085	244 000	1 016	647 004	22 673	60 305	ZWEL. ZL. ZR.
*—	H. IIIb.	Jupiter	unter 1	35 659	353	26	322	651 889	230 750	138	—	—	—	BZ. ZWEL. ZR.
		Hauptsumme pro 1883		129 330	6 461	1 801	11 217	2 655 064	1 257 300	4 368[3]	—	—	—	—
		„ „ 1882		76 628	4 840	2 261	10 130	1 639 638	886 250	7 933	—	—	—	—
		pro 1883 entfielen:												
		I) auf die Zittau-Reichenberger Bahn		14 080	3 713	228	4 655	358 574	288 200	—	—	—	—	—
		II) „ „ Staatsbahnen		115 250	2 748	1 573	6 562	2 296 490	969 100	—	—	—	—	—
		Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		122 481	14 062	83	3 421	4 208 616	1 116 950	—	—	—	—	—
		Auf der Zittau-Reichenberger Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		136 561	17 775	311	8 076	4 567 190	1 405 150	—	—	—	—	—

*) Die Lokomotiven Rehmsdorf und Jupiter kamen im Monat April, Lokomotive Mumsdorf im Monat März neu in den Dienst; die Lokomotive Concordia wurde im Monat Dec neu geliefert, aber nicht in Dienst gestellt.

1) Ausserdem wurden noch 976 Mark für Gleiszins, Fracht und Unterhaltung des Lokomotiven-Zubehörs etc. verwendet.
2) „ „ „ 2 006 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „
3) „ „ „ 1 163 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „

Durchschnittsleistung und **Durchschnittsverbrauch** der **Lokomotiven** der Staats-Eisenbahnen pro Stück und volles Jahr.

Verwendung.	Kategorie.	Stückzahl		Durchschnittsleistung pro Stück und volles Jahr.					Durchschnittsverbrauch pro Stück und volles Jahr.						
									Heizmaterial in Kilogramm				Reparatur-Kosten		
									pro Nutzkilometer		pro Wagenachsenkilometer				
		am Schlusse des Jahres.	durchschnittlich (auf das volle Jahr reducirt).	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsenkilometer pro Nutzkilometer.	incl.	excl.	incl.	excl.	pro Stück	pro Lokomotiv- u. Rangirkilom. (1 Rangirdienststunde = 10 Kilom.)	Zeit in Tage
				Kilometer.		Dienststunden.			Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.				Mark.		
	I) nach den Kategorien:														
Eilzug-Lokomotiven.	H. VI.	32	32,0	41 559,5	333,6	261,3	231,2	20,07	7,693	7,325	0,383	0,365	2 430,50	0,055	88
	B. VI.	9	9,0	35 644,8	564,9	36,3	148,8	21,11	7,091	6,824	0,336	0,323	2 321,11	0,062	61
	Hsch. VI.	12	12,0	35 842,9	299,9	600,8	67,3	28,39	9,814	9,444	0,346	0,333	2 688,00	0,073	94
	H. VI a.	13	13,0	29 802,9	737,6	300,1	649,7	18,16	7,701	6,508	0,424	0,358	1 546,46	0,042	65
	B. VI a.	17	17,0	22 348,6	1 755,1	633,8	770,4	18,14	9,037	6,781	0,498	0,374	1 617,47	0,051	67
	K. VIII.	8	8,0	37 480,9	640,8	467,1	16,5	21,72	9,735	9,450	0,448	0,435	3 670,00	0,096	74
Personenzug-Lokomotiven.	H. III b.	94	89,5	23 751,4	1 859,7	467,1	912,5	35,04	11,217	8,924	0,315	0,250	1 636,41	0,047	51
	K. III b.	21	21,0	41 376,5	154,7	196,1	398,1	25,83	8,501	8,003	0,329	0,310	1 506,28	0,032	51
	Schw. III b.	32	32,0	29 511,2	811,8	667,2	794,8	21,05	9,328	7,717	0,443	0,366	936,53	0,024	39
	Hsch. III b.	15	15,0	33 520,5	1 269,3	447,3	674,0	26,41	10,109	8,878	0,383	0,336	1 202,86	0,029	39
Lokomotiven für gemischte Züge.	H. III.	85	85,0	13 023,6	1 419,8	488,3	1 467,6	48,36	15,986	10,127	0,521	0,209	1 476,59	0,051	47
	W. III.	3	3,0	1 860,0	522,3	449,3	1 351,3	34,32	54,032	18,223	1,574	0,531	1 605,33	0,101	73
	B. III.	3	3,0	188,7	67,0	281,7	2 331,0	32,47	—	—	—	—	1 079,33	0,046	63
	B. III a.	1	1,0	4 868,0	4 525,0	1 717,0	1 123,0	46,12	28,759	9,333	0,633	0,203	850,00	0,041	30
	W. III a.	2	2,0	5 246,5	5 140,0	1 682,5	1 151,0	46,84	30,258	11,559	0,646	0,247	2 119,50	0,097	73
	H. III a.	1	1,0	5 552,0	5 643,0	2 009,0	1 324,0	47,42	30,849	10,050	0,640	0,212	1 655,00	0,068	53
	K. III.	29	29,0	24 099,3	1 001,1	551,8	1 060,6	24,10	10,665	8,257	0,442	0,343	2 246,66	0,063	78
	Schi. III.	8	8,0	17 484,8	720,8	129,3	1 150,4	59,06	13,440	10,341	0,327	0,175	1 997,50	0,067	75
	H. VII.	22	22,0	19 579,3	2 490,5	594,5	898,0	24,73	13,639	10,641	0,551	0,430	1 862,09	0,060	55
	Schw. VII.	10	10,0	2 032,4	1 629,3	453,0	1 857,8	34,67	81,786	35,358	2,359	1,034	2 634,70	0,118	78
Lastzug-Lokomotiven.	H. V.	103	103,0	25 462,9	1 186,8	149,4	569,2	57,57	14,510	13,255	0,252	0,230	2 212,97	0,068	64
	Schw. V.	35	35,0	26 737,2	814,4	26,0	525,2	56,00	14,596	13,605	0,261	0,243	1 871,74	0,057	60
	K. V.	16	16,0	23 875,6	757,2	21,8	219,4	73,52	13,513	12,962	0,184	0,176	1 968,88	0,073	84
	Sigl V.	8	8,0	25 971,0	340,8	0,1	265,5	73,04	14,128	13,632	0,193	0,187	2 699,00	0,093	98
	Hsch. V.	11	11,0	30 750,7	48,1	37,8	595,9	65,56	14,512	13,668	0,221	0,208	1 143,55	0,031	57
	H. V a.	4	4,0	5 032,0	1 329,8	63,0	1 479,3	39,55	24,781	10,871	0,627	0,275	1 668,00	0,079	54
Diverse Lokomotiven.	H. I. T.	6	6,0	3 677,0	249,7	269,7	1 090,0	18,42	24,615	10,600	1,336	0,575	514,00	0,035	35
	C. I.	1	1,0	1 030,0	274,0	263,0	2 094,0	23,07	92,621	1,149	4,014	0,005	2 022,00	0,091	73
	H. II. T.	1	1,0	6 816,0	110,0	—	388,0	24,21	13,138	10,644	0,543	0,440	238,00	0,022	28
	B. II.	8	8,0	500,3	60,6	329,8	2 357,5	28,09	—	—	—	—	491,75	0,020	29
	B. II. T.	2	2,0	4,5	48,5	301,5	2 355,0	59,33	—	—	—	—	2 407,50	0,102	64
	H. III b. T.	16	16,0	31 440,0	1 121,7	386,1	529,0	22,42	9,669	8,602	0,431	0,384	2 315,63	0,061	59
	Schw. III b. T.	6	6,0	23 560,5	431,3	326,0	715,2	21,65	9,855	7,772	0,432	0,359	2 087,67	0,067	58
	H. IV.	20	20,0	26 830,9	836,7	303,8	774,2	31,29	11,495	9,954	0,367	0,318	1 867,60	0,053	67
	H. IV. T.	5	5,0	11 542,6	367,0	861,0	990,8	16,80	14,514	9,599	0,864	0,571	580,40	0,027	41
	H. VIII. T.	5	5,0	9 340,6	1 882,2	9,8	1 388,4	34,44	14,706	7,434	0,427	0,216	2 457,20	0,098	86
	H. V. T.	31	31,0	6 389,6	720,8	373,8	1 954,9	41,94	28,281	13,882	0,674	0,331	1 398,97	0,052	53
	W. VII. T.	4	4,0	3 403,0	68,3	272,9	2 177,3	22,99	40,057	11,565	1,742	0,503	760,75	0,030	66
	Crlsr. VII. T.	2	2,0	3 482,5	585,5	133,0	1 281,5	13,64	25,154	8,159	1,843	0,598	497,00	0,029	57
	H. VII. T	13	10,6	9 914,9	520,6	352,0	1 579,1	19,97	15,803	8,358	0,791	0,413	904,25	0,034	37
	Dampfwagen	3	0,3	5 220,0	933,3	—	—	2,54	2,810	1,976	1,106	0,778	—	—	—
Lok. für schmalsp. B.	H. V. T. K.	5	4,8	17 567,9	95,0	26,5	229,4	19,61	6,645	6,222	0,339	0,317	1 437,92	0,072	54
	Hg. VII. T. K.	1	1,0	2 330,0	37,0	79,0	41,0	16,58	6,867	5,981	0,414	0,361	3 794,00	1,366	152
	II) nach der Verwendung:														
	a) auf normalspurigen Bahnen.														
	Eilzug-Lokomotiven	91	91,0	34 593,8	702,3	377,0	343,1	21,00	8,279	7,609	0,394	0,362	2 284,43	0,059	78
	Personenzug-Lokomotiven	162	157,5	28 202,0	1 363,2	469,8	797,3	29,58	10,159	8,482	0,343	0,287	1 435,58	0,038	48
	Lokomotiven für gemischte Züge	164	164,0	14 779,8	1 517,0	520,9	1 334,3	37,62	14,855	10,011	0,395	0,266	1 760,69	0,059	58
	Lastzug-Lokomotiv.	177	177,0	25 461,3	968,6	97,8	537,4	59,93	14,472	13,340	0,242	0,223	2 066,62	0,065	66
	Diverse Lokomotiv.	120	117,6	13 972,0	680,0	343,2	1 372,1	27,53	14,612	9,843	0,521	0,358	1 472,78	0,052	54
	Dampfwagen	3	0,3	5 220,0	933,3	—	—	2,54	2,810	1,976	1,106	0,778	—	—	—
	Zurückgestellte Lokomotiven	14	12,0	3 410,0	270,3	225,3	1 475,7	25,10	30,312	10,565	1,308	0,421	700,92	0,038	41
	Gesammtdurchschn. pro 1883	731	719,4	22 527,1	1 087,5	353,2	903,3	37,30	12,197	10,032	0,327	0,269	1 765,56	0,054	59
	Gesammtdurchschn. pro 1882	724	714,6	22 428,5	1 061,9	322,4	909,2	37,80	12,122	9,964	0,321	0,264	1 731,75	0,053	58
	1883 gegen 1882	+7	+4,8	+98,6	+25,6	+30,8	−5,9	−0,50	+0,074	+0,069	+0,006	+0,005	+33,81	+0,001	+1
	b) auf schmalspurigen Bahnen.														
	Schmalsp. Lok. 1883	**6**	**5,8**	**14 940,7**	**85,0**	**35,5**	**196,9**	**19,52**	**6,651**	**6,215**	**0,341**	**0,318**	**1 844,14**	**0,103**	**71**
	„ „ 1882	5	4,1	9 460,3	242,0	165,1	304,1	17,18	7,221	6,015	0,420	0,350	877,32	0,069	40

Lokomotiven-Leistungen und Heizmaterialverbrauch auf den Betriebsstrecken.

Betriebsstrecken.	Leistungen.						Verbrauch.				
	Lokomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Kilogramm				
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	pro Nutzkilometer.	im Ganzen.	pro Nutzkilometer incl.	pro Nutzkilometer excl.	pro Wagenachsenkilometer incl.	pro Wagenachsenkilometer excl.
	Kilometer.		Dienststunden.				Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.				
a) normalspurige Staatsbahnen.											
Leipzig-Zwickau	1 354 574,2	39 064,4	13 762	60 174	59 447 860,1	43,89	15 262 015	11,267	9,092	0,257	0,207
Zwickau-Hof	1 858 244,3	84 927,6	17 695	41 898	70 241 386,8	37,80	22 651 030	12,189	10,875	0,322	0,288
Leipzig-Borna-Chemnitz	463 887,2	25 827,7	463	6 211	19 135 286,2	41,25	5 162 630	11,129	10,286	0,270	0,249
Limbach-Wittgensdorf-Chemnitz	48 823,0	—	20	1 462	1 135 640,3	23,26	555 840	11,385	10,106	0,489	0,434
Rochlitz-Narsdorf-Penig	61 686,3	693,9	37	3 900	832 140,7	13,49	625 010	10,132	7,384	0,751	0,547
[1]) Riesa-Chemnitz	492 662,0	16 638,2	1 990	18 198	21 809 987,0	44,27	6 498 030	13,190	11,402	0,298	0,257
Chemnitz-Zwickau	714 580,9	21 572,4	11 036	46 794	28 495 553,5	39,88	11 173 010	15,636	12,480	0,392	0,313
[2]) Höhlteich-Wüstenbrand-Chemnitz	112 061,1	2 519,9	226	4 494	7 427 656,9	66,28	1 717 640	15,328	13,486	0,231	0,203
[3]) Stollberg-St. Egidien	81 107,7	3 712,9	1 308	7 645	2 632 750,9	32,46	1 235 780	15,236	10,775	0,469	0,332
Glauchau-Gössnitz-Gera	305 087,1	5 953,9	7 442	18 852	10 475 492,2	34,34	3 976 780	13,035	9,951	0,380	0,290
Johanngeorgenstadt-Schwarzenbg. v. 20. Sept. an	14 451,7	161,9	20	396	134 383,4	9,30	136 750	9,463	8,225	1,018	0,884
[4]) Schwarzenberg-Zwickau	301 707,0	21 915,8	6 878	25 422	11 415 805,3	37,84	5 101 999	16,910	12,649	0,447	0,324
Schneeberg-Niederschlema	24 398,4	25,0	2 537	1 903	341 498,1	14,00	366 700	15,030	10,150	1,074	0,725
Reichenbach-Pl.-Eger	623 524,5	36 236,7	13 099	21 728	19 366 285,8	31,06	7 755 070	12,437	10,271	0,400	0,334
Herlasgrün-Falkenstein	64 483,2	17,9	9	1 444	869 107,3	13,48	519 800	8,061	7,196	0,598	0,527
Annaberg-Chemnitz	305 807,0	15 973,0	2 369	5 319	9 342 679,1	30,55	3 313 120	10,834	9,735	0,355	0,319
Weipert-Annaberg	41 271,2	104,2	496	1 065	930 233,2	22,54	406 350	9,846	8,557	0,437	0,380
Rosswein-Hain.-Chemnitz	153 859,7	1 364,6	870	3 750	3 992 640,7	25,95	1 379 850	8,968	7,806	0,346	0,301
[5]) Dresden-Chemnitz	1 105 252,3	171 332,8	34 621	62 853	38 622 968,5	34,94	17 979 565	16,267	12,658	0,465	0,362
Bodenbach-Dresden	937 791,9	19 433,7	17 855	40 555	56 746 145,3	60,51	11 271 680	12,019	9,799	0,199	0,162
Görlitz-Dresden	1 266 021,7	104 232,7	23 990	57 109	48 687 276,2	38,46	14 827 450	11,712	9,127	0,304	0,237
Kamenz-Arnsdorf-Pirna	322 018,1	29 947,9	11 631	12 514	10 776 496,4	33,47	4 369 520	13,569	10,942	0,405	0,327
Zittau-Herrnhut-Löbau	134 282,1	423,0	56	1 425	2 840 556,4	21,15	744 990	5,548	5,076	0,262	0,240
Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau	275 743,9	4 671,5	2 504	14 253	5 472 634,4	19,85	2 304 590	8,354	5,946	0,421	0,300
Bischofswerda-Zittau	283 454,5	10 383,7	4 447	16 748	7 617 686,7	26,87	2 991 120	10,552	7,635	0,393	0,284
Leipzig-Riesa-Dresden	1 632 597,4	53 665,9	27 145	72 349	75 574 589,7	46,29	21 030 105	12,881	10,595	0,278	0,229
Grossenhain-Priestewitz	61 022,5	1 715,5	1 903	8 369	1 912 228,4	31,34	957 860	15,697	9,269	0,501	0,296
Leipzig-Döbeln-Dresden	805 717,3	14 604,4	12 201	20 083	26 217 145,2	32,54	8 391 095	10,414	9,043	0,320	0,278
Nossen-Freib.-Bienenmühle	154 979,6	6 987,3	5 304	9 884	3 466 937,4	22,37	1 851 280	11,945	8,511	0,534	0,380
Elsterwerda-Riesa-Nossen	140 756,9	1 261,0	1 495	7 391	3 438 083,4	24,43	1 170 050	8,313	5,880	0,340	0,241
Neumark-Greiz	70 811,7	1 083,6	19	1 633	1 593 810,6	22,51	666 410	9,411	8,356	0,418	0,371
Wolfsgefärth-Weischlitz	201 793,9	1 401,8	2 753	9 387	7 539 824,4	37,36	2 375 825	11,774	9,560	0,315	0,256
Werdau-Weida	97 146,6	2 841,7	1 899	4 473	3 092 924,5	31,84	1 298 145	13,363	10,976	0,420	0,345
Weida-Mehltheuer v. 15. Nov. an	9 988,3	215,2	757	541	187 757,8	18,80	138 275	13,844	10,304	0,736	0,548
Chemnitz-Aue-Adorf	484 676,4	27 722,0	7 279	8 092	10 796 276,6	22,28	4 787 770	9,878	8,677	0,443	0,389
Zwota-Klingenthal	23 464,0	72,0	1 849	1 625	313 832,0	13,38	305 800	13,033	8,893	0,974	0,665
Zwickau-Falkenst.-Oelsnitz	222 719,8	8 633,9	5 860	5 524	4 654 072,0	20,90	2 510 300	11,271	9,642	0,539	0,461
Reitzenhain-Fl.-Chemnitz	234 657,4	17 606,1	1 460	6 831	8 902 578,0	37,94	2 837 575	12,092	10,412	0,319	0,274
Olbernhau-Pockau	23 848,0	63,6	—	1 301	558 623,3	23,42	290 150	12,167	9,836	0,519	0,420
Bautzen-Schandau	258 387,0	11 916,5	3 018	6 633	5 563 583,3	21,53	2 878 120	11,139	9,658	0,517	0,448
Neustadt-Dürrröhrsdorf	47 092,5	161,0	—	1 120	557 673,9	11,84	376 320	7,991	6,964	0,675	0,588
Glauchau-Wurzen	285 549,2	1 202,8	6 492	6 466	6 559 713,5	22,97	2 291 400	8,025	6,702	0,349	0,292
Plagwitz-Gaschwitz	14 602,6	4,2	1	2 252	741 398,0	50,77	292 350	20,021	13,464	0,394	0,265
Pirna-Berggiesshübel	38 069,2	1 715,5	43	862	552 590,5	14,51	277 650	7,293	6,104	0,502	0,420
Sa. normalspurige Bahnen	16 154 661,2	770 009,2	254 839	650 928	601 013 794,4	37,20	197 052 799	12,198	10,027	0,328	0,269
b) schmalspurige Staatsbahnen.											
Wilkau-Saupersdorf	32 890,0	179,5	5	736	641 047,8	19,49	210 650	6,405	5,714	0,329	0,293
Hainsberg-Schmiedeberg-Kipsdorf*)	53 765,9	314,0	201	406	1 051 327,1	19,55	365 700	6,802	6,522	0,348	0,333
Sa. schmalspurige Bahnen	86 655,9	493,5	206	1 142	1 692 374,9	19,53	576 350	6,651	6,315	0,341	0,318
Sa. der Staatsbahnen	16 241 317,1	770 502,7	255 045	652 070	602 706 169,3	37,11	197 629 149	12,168	—	0,328	—
c) normalspurige Privatbahnen.											
[6]) Altenburg-Zeitz	153 993,5	3 879,7	2 043	6 648	4 403 372,8	28,59	1 627 030	10,566	8,414	0,369	0,294
[7]) Gaschwitz-Meuselwitz	94 083,6	1 482,9	2 063	2 621	3 647 267,3	38,77	957 720	10,179	8,593	0,263	0,222
Zittau-Reichenberg	136 560,9	17 775,5	311	8 076	4 567 190,0	33,44	1 405 150	10,289	7,135	0,308	0,213

1) Mit Einschluss der in Werkstättenzügen geleisteten 3 720,0 Lokomotiven-Nutzkilometer, 240,0 Lokomotiven-Leerkilometer und 154 347,0 Wagenachsenkilometer.
2) Mit Einschluss der auf der Strecke Wüstenbrand-Chemnitz geleisteten 53 093,3 Lokomotiven-Nutzkilometer, 446,3 Lokomotiven-Leerkilometer und 3 831 661,6 Wagenachsenkilometer.
3) " " " " Kohlenbahn bei Lugau " 7 443,1 " " 1 729,8 " " " 213 115,5 "
4) " " " " " " Oelsnitz b. L. " 18 776,5 " " 1 545,8 " " " 411 099,0 "
5) " " " " " " Zwickau " 47 991,0 " " 8 826,2 " " " 2 403 216,1 "
6) " " " " " " Dresden " 66 210,8 " " 14 056,5 " " " 2 388 466,4 "
7) " " " im Kohlenbahndienste " 19 750,6 " " 632,7 " " " 616 068,5 "
" " " " " " 2 783,0 " " 13,8 " " " 44 898,3 "
*) Theilstrecke Schmiedeberg-Kipsdorf vom 3. September 1883 an.

Dresden,
Druck von C. Heinrich.

A.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

LOKOMOTIVEN

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1884.

Bedeutung der Typen und Zeichen:

in Kolonne 3: T. = Tender-Lokomotive,
S. = Bezeichnung für Lokomotiven der normalspurigen Sekundärbahnen,
K. = Bezeichnung für Lokomotiven der schmalspurigen Bahnen;
in Kolonne 4: † = mit Einrichtung zur Dampfheizung der Personenwagen,
⊙ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger,
⊕ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger und zur Dampfheizung der Personenwagen,
× = „ Dampfläutewerk,
⎍ = „ normaler Kuppelung zur direkten Wasserhebung,
❙ = „ Einrichtung zur Abgabe von Kesselwasser,
♂ = „ Haspel für die Heberleinbremse;
in Kolonne 9: E. = Eisen,
St. = Stahl;
in Kolonne 29: K. = Kuppelachse,
T. = Treibachse.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3 Kate-gorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Längezwischen den Rohrwänden	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	Zulässiger Kesselüberdruck
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kil

1. Staats Eilzug

	96	II. M.	Dresden †	Hartmann in Chemnitz	1860	406	559	E. 15,9	1 220	3 080	198	40	45	7,54	76,66	84,20	1,25	8
	97	„	München †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	98	„	Berlin †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	99	„	Wien †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	100	„	Prag †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	101	„	Mainz †	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	102	„	Darmstadt †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	13	„	Trier †	„ „ „	1866	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,72	76,66	84,38	1,26	8
	14	„	Cöln †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	66	„	Coblenz †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	67	„	Hannover †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	68	„	Braunschweig †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	164	„	Kufstein †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	163	„	Dreihundert †	„ „ „	1867		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	165	„	Rhein †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	166	„	Main †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
32	167	„	Metz †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	168	„	Nancy †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	169	„	Strassburg †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	170	„	Paris †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	171	„	Carlsruhe †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	172	„	Mühlhausen †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	173	„	Waldenburg †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	174	„	Mylau †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	205	„	Münster †	Sächs. Maschinenfabrik Hartmann in Chemnitz.	1870	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	8,12	76,66	84,78	1,25	8
	209	„	Radeberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	214	„	Teplitz †	„	1870	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	8,12	76,66	84,78	1,25	8
	215	„	Pirna †	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	216	„	Bern †	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	217	„	Luzern †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	222	„	Austria †	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	230	„	Hochkirch †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	11	B. M.	Kempten †	A. Borsig in Berlin.	1865	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,82	76,66	84,49	1,25	8
	12	„	Straubing †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	15	„	Donau †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	22	„	Aschaffenburg †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
9	145	„	Trient †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	146	„	Botzen †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	147	„	Zürich †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	148	„	Chur †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	149	„	Mailand †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	572	H-cb. M.	Lauter †	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	406	559	E. 14,0	1 260	3 461	185	40	45	6,80	80,48	87,28	1,20	9
	573	„	Wurzen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	574	„	Oschatz †	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	575	„	Wilhelm Einert †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	576	„	Frankenberg †	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
12	577	„	Lissabon †	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	578	„	Rom †	„	1876	406	559	E. 14,0	1 260	3 461	185	40	45	6,80	80,48	87,28	1,20	9
	579	„	Florenz †	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	580	„	Neapel †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	581	„	Düsseldorf †	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	582	„	Brüssel †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	583	„	Wilhelm Seyfferth †	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	249	H. M.	Prometheus †	Hartmann in Chemnitz.	1861	38	559	E. 15,0	1 200	3 510	178	40	45	6,12	78,53	84,65	1,10	7
	250	„	Phaëton †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	257	„	Aurora †	„ „ „	1862		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	569	„	Saale	„ „ „	1856	381	508	E. 14,0	1 172	3 555	178	40	45	5,66	79,54	85,20	1,02	7
13	570	„	Limmritz	„ „ „	1857	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	571	„	Schlema	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						Gewicht.											
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft, $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ L\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
							durch die			im Ganzen.							
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter-					Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern max. / min.		
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	30,60	10,87	11,23	11,23	33,33	22,46	2 510	44 509,52			96	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			97	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			98	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			99	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			100	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 759,52			101	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 759,52			102	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	31,16	11,32	11,29	11,29	33,80	22,58	2 510	44 959,52			13	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			66	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			67	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51	9 650	13 570	68	**Kat. H. VI** und **B. VI.**: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, die gekuppelte Achse liegt hinter der Feuerbüchse, die Vorderachse ist Laufachse und hat über den Achsbüchsen liegende Tragfedern. Nr. 11—15, 22, 66—68, 96—104, 145—149 und 163—174 haben die Tragfedern der Mittel (Treib-) Achse über den Achsbüchsen und sind erstere mit der Querfeder der Hinterachse durch grosse und kleine Längenbalanciers so verbunden, dass die Drehpunkte des kleinen Balanciers über den Hinterachsbüchsen liegen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Nr. 205, 209, 214—217, 222 und 230 haben die Federn der gekuppelten Achsen unter den Achsbüchsen liegen und sind erstere durch Längenbalanciers verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube und Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Bei Nr. 205 und 209 liegt die Vorderachse in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist; die Tragfedern der Vorderachse liegen im Drehgestelle und sind durch einen Querbalancier verbunden. Zugehörige Tender: Eilzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51	9 230	12 990	164	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			163	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			165	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			166	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			167	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 910,22			168	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			169	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			170	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			171	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			172	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			173	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			174	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 230	33,00	11,35	12,20	12,20	35,75	24,40	2 510	42 259,51			205	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 259,51			209	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 230	32,41	10,64	12,14	12,14	34,92	24,28	2 510	42 180,53	9 750	13 650	214	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			215	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	9 330	13 070	216	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			217	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			222	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			230	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	29,00	10,34	10,65	10,65	31,64	21,30	2 510	39 445,01			11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00			12	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00			15	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00			22	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23	9 650	13 570	145	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23	9 230	12 990	146	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23			147	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23			148	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23			149	
2	1 700	1 035	180,0	165,0	4 400	28,00	10,40	10,40	10,40	31,20	20,80	2 930	36 210,22			572	**Kat. Hsch. VI.**: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die gekuppelte Achse liegt hinter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse, die Tragfedern derselben liegen über, die der Treib- und Kuppelachse unter den Achsbüchsen. Die Federn der Vorderachse sind mit denen der Mittel- (Treib-) Achse durch Längenbalanciers und die der Kuppelachse durch Querbalancier verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender: Eilzugtender Nr. 485—495.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			573	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			574	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			575	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			576	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22	10 035	14 025	577	
2	1 700	1 035	180,0	165,0	4 400	28,80	10,50	11,00	10,50	32,00	21,50	2 930	26 310,22			578	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			579	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			580	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			581	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			582	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			583	
1	1 845	1 230	159,5	146,0	4 285	26,20	10,88	13,03	5,40	29,26	13,03	1 850	41 148,88	9 430	13 500	249	**Kat. H. VIa.** Nr. 249, 250 und 257: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Vorder- und Hinterachse (letztere hinter der Feuerbüchse) sind Laufachsen, ungekuppelte Längsfedern über Mittel- und Vorderachse, 1 Querfeder für die Hinterachse. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender: Eilzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 148,88	9 010	12 920	250	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 748,88			257	
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 064	25,00	10,75	11,75	5,00	27,50	11,75	1 800	40 650,00	9 140	13 210	569	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			570	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00	8 720	12 630	571	

Eisenbahnen.

Lokomotiven.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	562	II. IIa.	Schellenberg ⊕	Hartmann in Chemnitz.	1868	381	508	E. 15,0	1 177	3 468	180	40	45	5,77	78,47	84,24	0,91
	563	„	Riesa ⊖	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	564	„	Kieritzsch ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	565	„	Gera ⊖	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	566	„	Bautzen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	567	„	Dahlen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	568	„	Althen ⊖	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	544	II. IIa.	Amsterdam ☉	A. Borsig in Berlin.	1857	381	508	E. 15,0	1 151	3 468	182	40	45	5,59	79,34	84,93	0,91
	545	„	Siegmar ☉	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	546	„	Triest ☉ ✕ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	547	„	Borsig ⊕	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	548	„	Weser ⊖	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	549	„	Ronneburg ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	550	„	Schmölln ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	551	„	Stein ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
17	553	„	Böhlen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	554	„	Posen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	555	„	Lindau ⊖	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	556	„	Breitingen ⊕	„ „ „	1865	381	508	E. 16,0	1 177	3 468	182	40	45	5,80	79,34	85,20	0,91
	557	„	Mosel ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	558	„	Fährbrücke ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	559	„	Gustav Harkort ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	560	„	Elberfeld ⊖	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	561	„	Weimar ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	193	K. VIII.	Amerika †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1870	406	559	E. 13,0	1 230	3 690	187	40	45	7,41	86,74	94,15	1,22
	194	„	Wartburg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	195	„	Worms †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
8	196	„	Ems †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	197	„	Moskau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	198	„	Madrid †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	199	„	Warschau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	200	„	Kessler †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

Personenzug

	294	II. IIIb.	Kamenz †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1871	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,84	91,53	1,66
	295	„	Spremberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	296	„	Röhrsdorf †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	297	„	Kottbus †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	298	„	Senftenberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	299	„	Lübben †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	300	„	Sorau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	301	„	Pulsnitz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	302	„	Fünfhundert †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	303	„	Krieg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	304	„	Sedan †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	305	„	Wörth †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	306	„	Kaiser †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	307	„	Friede †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	308	„	Marienbad †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	309	„	Karlsbad †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	201	„	Alsen †	„	1872	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	202	„	Düppel †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	203	„	Kissingen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	204	„	Meissen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	206	„	Dux	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	310	„	Borna	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	311	„	Frohburg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	312	„	Lobstädt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	313	„	Geithain	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	314	„	Regis †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	315	„	Rochlitz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	316	„	Penig	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	317	„	Wittgensdorf	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.							**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen		Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)			Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen								Lokomotive nebst Tender.			
im Ganzen.	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	durch die Vorder-Achse.	durch die Mittel-Achse.	durch die Hinter-Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}005\ d^2\ l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} G$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
		Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 064	27,98	10,65	14,10	6,00	30,75	14,10	1 800	33 060,22			562	**Kat. H. VI a.** Nr. 569—571, 562—
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,22			563	**H. VI a.:** Rahmen und Steuerung
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,22			564	innen, die horizontalen Cylinder a
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,22			565	Vorderachse und Hinterachse (le
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,22			566	hinter der Feuerbüchse) sind Laufa
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,22			567	Vorder- und Mittelachse haben üb
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,22			568	Achsbüchsen liegend, durch Läng
3	1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	40 650,00			544	lanciers verbundene Tragfedern, die
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			545	achse hat eine Quertragfeder. Nr. 56
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			546	haben Stephenson'sche Steuerung
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 310,22			547	Händel, Nr. 562—568, 544—551 und 55
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00	9 140	13 110	548	überdies Expansionsschieber mit
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00	8 720	12 530	549	derem Händel. Nr. 546 u. 569—571
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			550	Ventile zur Dampfentnahme für de
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,22			551	trieb eines Pulsometers in Elsterwer
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,22			553	Zugehörige Tender: Eilzugtende
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,22			554	Kondensationseinrichtung Nr. 386—41
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,22			555	Nichtbenutzung der Kondensation al
3	1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	40 860,22			556	zugtender mit normaler Kuppelung
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,22			557	Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,22			558	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,22			559	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,22			560	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,22			561	
4	2	1 875	1 035	159,5	159,5	5 040	34,68	15,85	10,97	10,97	37,79	21,94	2 510	42 259,51			193	**Kat. K. VIII.:** Rahmen und Steu
"	"	"	"	"	"	"	"	Beide Laufachsen zusammen.	"	"	"	"	"	42 259,51			194	liegen innen, die horizontalen Cy
"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			195	aussen. Die beiden Laufachsen sind in
"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51	10 570	14 370	196	Drehgestelle mit 2 Längsfedern ver
"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51	10 150	13 790	197	Die Kuppelachse liegt hinter der
"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			198	büchse. Die Federn der gekuppelten A
"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			199	liegen unter den Achsbüchsen und
"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			200	durch Längenbalanciers gekuppelt.
																		sche Steuerung mit Händel. Appara
																		Fahren mit Gegendampf.
																		Zugehörige Tender: Eilzugtender m
																		maler Kuppelung und Trittblechhöhe

Lokomotiven.

3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,42	11,26	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	42 210,21			294
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21			295
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21			296
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21			297
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			298
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			299
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			300
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			301
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			302
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			303
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			304
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			305
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			306
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	9 620	13 850	307
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	8 990	12 970	308
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			309
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			201
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			202
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			203
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			204
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			206
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			310
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			311
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			312
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			313
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,90			314
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			315
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			316
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			317

A. Bestand an Lokomotiven.

1 Stückzahl	2 Nummern der Lokomotiven	3 Anzeigen	4 Namen der Lokomotiven.	5 Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6 Jahre der Anschaffung.	7 Cylinder. Durchmesser d.	8 Cylinder. Kolbenhub l.	9 Kessel. Material und Blechstärke.	10 Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11 Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12 Kessel. Heizrohre. Anzahl derselben.	13 Kessel. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14 Kessel. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15 Kessel. Heizfläche im Feuerkasten.	16 Kessel. Heizfläche in den Rohren.	17 Kessel. Heizfläche in beiden zusammen.	18 Kessel. Rostfläche.	19 Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes
						Millimeter					Millimeter			Quadratmeter				Kilo
	318	[illegible]	Narsdorf	[illegible] Maschinenfabrik Hartmann in Chemnitz	1872	[illegible]	559	E. 14,[illegible]	1 300	3 150	213	40	45	7,[illegible]	84,[illegible]	91,[illegible]	1,[illegible]	8,[illegible]
	319	"	Limbach	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	320	"	Rötha	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	321	"	Pegau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	348	"	St. Privat	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	349	"	Gravelotte	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	350	"	Bitsch †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	351	"	Breisach †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	352	"	Colmar	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	353	"	Forbach †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	354	"	Villiers	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	355	"	Beaumont	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	356	"	Kehl	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	357	"	Pfalzburg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	383	"	Saarburg	"	1872	"	5[illegible]	E. 14,[illegible]	1 300	3 150	213	40	45	7,[illegible]	84,[illegible]	91,[illegible]	1,[illegible]	8,[illegible]
94	384	"	Weissenburg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	385	"	Genf	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	386	"	Thionville	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	387	"	Thann	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	388	"	Rosswein †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	389	"	Nassau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	390	"	Nossen †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	391	"	Rosenthal †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	392	"	Wittenberg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	393	"	Ulm †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	394	"	Brunn †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	395	"	Pilsen †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	396	"	Coburg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	397	"	Erfurt †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	398	"	Dessau †	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	399	"	Torgau †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	400	"	Deutschland †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	401	"	Hörde †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	402	"	Witten †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	403	"	Bochum †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	404	"	Neuss †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	405	"	Gladbach †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	673	"	Montevideo †	"	1874	406	559	E. 15,0	1 300	3 150	213	40	45	7,25	84,34	91,59	1,60	9,0
	674	"	Michigan †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	675	"	Schwanfild †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	676	"	Milwaukee †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	677	"	Caracas †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	678	"	Providence †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	679	"	Bogota †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	680	"	New-Haven †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	681	"	Rochester †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	682	"	Newark †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	683	"	Valparaiso †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	495	"	Bahia	"	1877	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,66	8,[illegible]
	496	"	Cuba	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	497	"	Havaña	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	498	"	Kansas	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	499	"	Kentucky	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	500	"	Memphis	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	501	"	Prairie †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	502	"	Quebec †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	503	"	Santiago †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	504	"	Tennessee †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	505	"	Utah †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	506	"	San Francisco	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	26	"	Arkansas	"	1883	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,66	8,[illegible]
	27	"	Olympia †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	29	"	Omaha	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	33	"	Texas †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	552	"	Arizona †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{D_{0,006}\, d^2\, l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{8} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,42	11,36	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	42 000,00			318	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			319	**Kat. H. IIIb.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse mit oben liegenden durch Querbalancier gekuppelten Federn; die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch Längenbalanciers verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Bei Nr. 673—683 liegt die Vorderachse in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Die Tragfedern der Vorderachse liegen im Drehgestelle und sind durch einen Querbalancier vereinigt. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			320	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			321	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			348	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 850	349	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	8 990	12 970	350	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,90			351	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			352	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,91			353	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			354	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			355	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			356	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			357	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,02	11,41	12,88	12,88	37,17	25,76	3 010	42 000,00			383	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			384	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			385	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			386	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			387	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			388	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			389	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			390	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			391	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			392	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			393	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			394	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			395	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			396	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			397	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			398	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	9 620	13 930	399	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	8 990	13 050	400	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			401	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			402	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			403	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			404	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			405	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,70	12,54	12,73	12,73	38,00	25,46	3 190	50 520,00			673	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 520,00			674	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 520,00			675	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			676	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			677	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			678	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			679	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			680	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			681	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			682	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 000,00			683	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	32,80	12,30	12,20	12,20	36,70	24,40	3 010	28 143,00			495	**Kat. H. IIIb.** Nr. 495—506: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Längsfedern über der Vorder- und unter der Treibachse, eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			496	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			497	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			498	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			499	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			500	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			501	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			502	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,62			503	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,62	10 050	14 200	504	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,62	9 420	13 320	505	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			506	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,30	12,30	37,00	24,60	3 010	30 020,00			26	**Kat. H. IIIb.** Nr. 26, 27, 29, 33 und 552: Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen, Drehgestelle mit zugehörigen Längsfedern, Apparat zum Fahren mit Gegendampf, wie bei Kat. H. IIIb. Nr. 495 bis 506. Die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch Längenbalanciers verbunden. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung, und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 020,00			27	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 020,00			29	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 020,00			33	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 020,00			552	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	19. Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes im Kessel in Kilog
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				
	376	K. III b.	**Ischl** †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,60	8,5
	377	„	**Essen** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	378	„	**Gastein** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	379	„	**Ragatz** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	380	„	**Pfäffers** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	381	„	**Wildbad** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	382	„	**Genua** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	421	„	**Stolpen** †	„	1874	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,60	8,5
	422	„	**Neustadt** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
21	423	„	**Ebersbach** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	424	„	**Eybau** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	425	„	**Colditz** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	426	„	**Bockau** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	427	„	**Dohna** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	428	„	**Eibenstock** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	429	„	**Geyer** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	430	„	**Grünthal** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	431	„	**Herrnhut** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	432	„	**Kohren** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	433	„	**Hartha** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	434	„	**Brandis** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	406	Schw. III b.	**Boston** †	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1873	406	559	E. 14,5	1 300	3 152	213	40	45	7,18	84,39	91,57	1,59	8,5
	407	„	**Chicago** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	408	„	**Jackson** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	409	„	**Montreal** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	410	„	**Brooklyn** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	411	„	**New-York**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	412	„	**Philadelphia**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	413	„	**Richmond** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	414	„	**Washington**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	415	„	**Cincinnati** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	435	„	**Albany** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	436	„	**Baltimore** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	437	„	**Buffalo** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	438	„	**Charleston** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	439	„	**Cleveland** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
32	440	„	**Detroit** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	441	„	**St. Louis** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	442	„	**Mobile** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	443	„	**Louisville**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	444	„	**New-Orleans** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	445	„	**Ottawa** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	446	„	**Pittsburg** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	696	„	**Madison** † ✕	„	1875	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	205	40	45	7,02	83,95	90,97	1,52	8,5
	697	„	**Maine** † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	698	„	**Merida** † ✕	„	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	699	„	**Margarita** † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	700	„	**Minnesota** † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	701	„	**Montana** † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	702	„	**Madeira** † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	703	„	**Maldonado** † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	704	„	**Martinique** † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	705	„	**Mendoza** † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	480	IIsch. III b.	**Alabama** †	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,99	86,00	92,99	1,66	8,5
	481	„	**Carolina** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	482	„	**Dakota** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	483	„	**Erie** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	484	„	**Georgia**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	485	„	**Halifax** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
15	486	„	**Jersey** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	487	„	**Kensington** ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Zahl der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder- Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel- Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter- Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}608\, d^2\, L\, p}{D}$ oder $Z_1 = k\, Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	31,20	11,45	11,55	11,55	34,55	23,10	3 010	42 180,54			376	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			377	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			378	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,54			379	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,54			380	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			381	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			382	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	33,29	10,81	12,89	12,89	36,59	25,78	3 010	48 229,53			421	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			422	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53	9 620	13 930	423	Kat. K. IIIb.: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse mit oben liegenden durch einen Querbalancier gekuppelten Federn; die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch Längenbalanciers verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube, Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53	8 990	13 050	424	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			425	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			426	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			427	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			428	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			429	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			430	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			431	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 210,22			432	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 210,22			433	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 180,53			434	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 950	34,17	10,91	13,28	13,28	37,47	26,56	3 010	46 902,01			406	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			407	
"	"	"	"	"	3 980	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			408	
"	"	"	"	"	3 950	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			409	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			410	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			411	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			412	Kat. Schw. IIIb. Nr. 406—415 und 435—446: Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen, Federn, Apparat zum Fahren mit Gegendampf wie bei Kat. K. IIIb. Die Vorderachse liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			413	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			414	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01	9 950	14 070	415	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51	9 320	13 190	435	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			436	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			437	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 800,00			438	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			439	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			440	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			441	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			442	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 800,00			443	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			444	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			445	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			446	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	34,10	11,35	13,28	13,28	37,91	26,56	3 010	55 500,00			696	Kat. Schw. IIIb. Nr. 696—705: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist; Längsfedern über der Vorder- und unter der Treibachse, eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			697	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			698	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			699	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00	10 060	14 250	700	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00	9 430	13 370	701	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			702	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			703	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			704	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 500,00			705	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	31,99	11,96	12,10	11,73	35,79	23,83	3 010	28 709,51			480	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			481	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51	10 050	14 200	482	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51	9 420	13 320	483	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			484	Kat. Hsch. IIIb.: Wie bei Kat. H. IIIb. Nr. 495—506. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			485	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			486	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			487	

A. Bestand an Lokomotiven.

Fortlaufende Nummer	Nummer der Lokomotive	Name der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte	Jahre der Anschaffung	Cylinder. Durchmesser d.	Cylinder. Kolbenhub l.	Kessel. Material und Blechstärke.	Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer	Heizrohre. Durchmesser äußerer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.	Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes
					Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kil
488	fehlt	Lima †	Hartmann in Chemnitz	1876	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,22	86,00	92,22	1,08	8,5
489		Mexico	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
490		Mississippi †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
491		Missouri	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
492		Nevada †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
493		Ohio	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
494		Panama	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Lokomotiven für

Fortlaufende Nummer	Nummer der Lokomotive	Name der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte	Jahre der Anschaffung	Cylinder. Durchmesser d.	Cylinder. Kolbenhub l.	Kessel. Material und Blechstärke.	Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer	Heizrohre. Durchmesser äußerer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.	Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes
					Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kil
1	II III	Saxonia †	Hartmann in Chemnitz	1854	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,25	8,5
2	"	Bavaria	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3	"	Iris	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
4	"	Löwe	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
41	"	Jaguar	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
74	"	Mittweida †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,0
42	"	Uhlan	" " "	1855	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8,5
43	"	Wallroß	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
47	"	Drache	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,0
48	"	Altenburg †	" " "	1855	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25	8,5
49	"	Werdau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8,5
75	"	Ostrau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
50	"	Plauen	" " "	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,25	8,5
51	"	Pleisse	" " "	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25	8,5
52	"	Mulde †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
76	"	Stauchitz	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
77	"	Oberlichtenau	" " "	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25	8,5
78	"	Ernstthal	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
220	"	Bautzen	" " "	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25	8,5
240	"	Lilienstein	" " "	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25	8,5
241	"	Spree	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
242	"	Neisse	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
6	"	Ulrich †	" " "	1857	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25	8,5
10	"	Tiger	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
70	"	Erlau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
80	"	Lichtenstein	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
81	"	St. Egidien	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
243	"	Atalante	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
244	"	Pillnitz	" " "	1857	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25	8,5
245	"	Gravenstein †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
246	"	Friedland †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
247	"	Hammerstein	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
89	"	Glauchau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,0
88	"	Schönburg	" " "	1858	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25	8,5
84	"	Meerane	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
85	"	Hohenstein	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
247	"	Mercur †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
248	"	Uranus †	" " "	1861	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,68	84,13	90,81	1,25	8,5
249	"	Bodenbach	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
250	"	Venus †	" " "	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
260	"	Tellus †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
261	"	Pallas	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
86	262	Ceres	" " "	1863	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
263		Vesta	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
333		Rheinstein †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
118		Treuen	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
119		Langenfeld	" " "	1864	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,88	84,13	91,01	1,25	8,5
120		Auerbach	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
121		Falkenstein	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
122		Oelsnitz	" " "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
123		Schönheck	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
124		Adorf	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
125		Neukirchen	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
126		Ruter	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
127		Brambach	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
128		Franzensbad	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.							Gewicht.											
Anzahl der Achsen		Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ l\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
im Ganzen.	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			durch die Vorder- Achse.	durch die Mittel- Achse.	durch die Hinter- Achse.	im Ganzen.				Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
Millimeter.						Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	31,99	11,98	12,10	11,72	35,79	23,83	3 010	28 627,64			488	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			489	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64	10 050	14 200	490	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00	9 420	13 320	491	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			492	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			493	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			494	
gemischte Züge.																		
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	41 400,00			1	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			2	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			3	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			4	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 500,00			41	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	40 500,00			74	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			42	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 500,00			43	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	43 500,00			47	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			48	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			49	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			75	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			50	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			51	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			52	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			76	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	43 500,00			77	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			78	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			229	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			240	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			241	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			242	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	43 661,10	10 230	14 480	5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 661,10	9 420	13 300	10	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			79	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			80	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			81	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			243	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			244	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			245	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 888,60			246	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	42 888,60			337	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	43 500,00			82	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			83	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			84	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			85	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 638,60			247	**Kat. H. III.:** Rahmen und Steu liegen innen, die horizontalen Cy aussen, sämmtliche Achsen vor der l büchse. Die Vorderachse ist Lauf Von den 6 Längsfedern über den büchsen sind die der Treibachsen Längenbalanciers gekuppelt. Ste son'sche Steuerung. Nr. 1—4, 10, 4 47—52, 118—135, 264 und 266—270 Dampfschlittenbremse, Nr. 271—280 D klotzbremse, Nr. 43 hat Dampfbandb und Nr. 265 Apparat zum Fahren mit G dampf. Zugehörige Tender: Personen- und zugtender mit normaler Kuppelun Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			248	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			258	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			259	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			260	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			261	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			262	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			263	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 938,60			338	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,60	8,40	12,75	12,75	33,90	25,50	3 300	42 300,00			118	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			119	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			120	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			121	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			122	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	10 260	14 590	123	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 450	13 560	124	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			125	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			126	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			127	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			128	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	Zulässiger höchster
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kil
	129	II. III.	**Eger**	Hartmann in Chemnitz.	1865	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,88	84,13	91,01	1,25	8
	130	„	**Bayreuth**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	131	„	**Amberg**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	132	„	**Voigtland**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	133	„	**Osterland** ⨯	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	134	„	**Landshut** ⨯	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	135	„	**Passau** ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	136	„	**Linz** ⨯ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	264	„	**Odin**	„ „ „	„	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,51	84,13	90,64	1,25	7,
	265	„	**Thor**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8,
	266	„	**Baldur**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	267	„	**Freia** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	268	„	**Iduna** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	339	„	**Mandau** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	269	„	**Atlas**	„ „ „	1866	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	270	„	**Vulcan**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	271	„	**Titan**	„ „ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	272	„	**Cyclop**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	273	„	**Amazone**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	274	„	**Carl der Grosse** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	275	„	**Centaur** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	276	„	**Gigant** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	277	„	**Triton** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	278	„	**Boreas** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	279	„	**Argo** †	„ „ „	1868	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	280	„	**Jason** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	340	„	**Hochwald** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7,03	84,13	91,16	1,25	
	341	„	**Lausche** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
2	36	W. III.	**Büffel**	F. Wöhlert in Berlin.	1852	406	610	E. 16,0	1 180	4 289	180	40	45	7,08	97,04	104,12	1,32	8,
	37	„	**Salamander**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
3	44	B. III.	**Leipzig**	A. Borsig in Berlin.	1855	406	610	E. 14,0	1 220	4 195	182	40	45	7,20	95,88	103,08	1,22	8,
	45	„	**Zwickau**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	46	„	**Hof**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
1	73	B. IIIa.	**Waldheim** †	A. Borsig in Berlin.	1853	381	610	E. 16,0	1 190	3 076	198	40	45	7,61	76,56	84,17	1,27	7,
2	225	W. IIIa.	**Breslau** †	F. Wöhlert in Berlin.	1853	406	610	E. 16,0	1 295	3 207	183	40	45	6,84	73,77	80,61	1,22	7,
	226	„	**Wöhlert** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
1	228	II. IIIa.	**Eisenach** †	Hartmann in Chemnitz.	1853	406	610	E. 14,5	1 220	3 131	185	40	45	6,47	72,81	79,28	1,18	7,
	584	K. III.	**Borsdorf** ⊕	E. Kessler in Esslingen.	1866	406	612	E. 15,0	1 180	4 260	180	40	45	7,22	96,39	103,61	1,11	9,
	585	„	**Leisnig** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7,
	586	„	**Deutschenbora** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9,
	587	„	**Grossbothen** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	588	„	**Lichtenberg** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	589	„	**Grimma** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	590	„	**Tanndorf** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	591	„	**Sayda** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	592	„	**Grossenhain** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	593	„	**Zella** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{\eta_{max} d^2 l_1 p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{2} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			durch die Achse. Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.			der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,60	8,40	12,75	12,75	33,90	25,50	3 300	42 300,00			129	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			130	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			131	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			132	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			133	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			134	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			135	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			136	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,00	8,70	12,30	12,30	33,30	24,60	2 720	45 146,55			264	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	45 146,55			265	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,50			266	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,00			267	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,00			268	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 938,60	10 260	14 590	339	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 303,55	9 450	13 560	269	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 278,10			270	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70			271	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70			272	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			273	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			274	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			275	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			276	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			277	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			278	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 856,82			279	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 856,82			280	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 751,35			340	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 751,35			341	
2	1 555	1 035	144,0	136,0	3 270	26,00	6,45	11,40	11,40	29,25	22,80	3 300	39 150,00	10 030	14 270	36	**Kat. W. III.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. H. III. Von den 4 Längsfedern liegen 2 über den Vorderachsbüchsen, 2 zwischen den Treib- und Kuppelachsbüchsen in einer Weise, dass die Wirkung jeder dieser beiden Federn durch einen Balancier auf 2 Achsbüchsen übertragen wird. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfklotzbremse. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 150,00	9 400	13 390	37	
2	1 555	1 035	170,0	140,0	3 295	28,71	5,80	13,30	13,30	32,40	26,60	3 300	42 633,97	10 090	14 250	44	**Kat. B. III.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen und Federn wie bei Kat. H. III. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfbandbremse bei Nr. 44. Dampfschuhbremse bei Nr. 45 und 46. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 633,97	9 460	13 370	45	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 633,96			46	
2	1 555	1 035	157,0	157,0	4 110	25,10	9,00	9,40	9,40	27,80	18,80	2 390	42 300,00	9 700	13 670	73	**Kat. B. III$_a$., W. III$_a$.** und **H. III$_a$.** Nr. 73, 225, 226, 228: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Achsen, bei Nr. 73 auch Federn und Steuerung wie bei Kat. B. VI.; Nr. 225 u. 226 Federn wie bei Schi. III; Steuerung nach Gooch mit Händel. Nr. 228 hat Längsfedern über der Vorderachse, 2 dergleichen tiefliegende zwischen Treib- u. Kuppelachse. Die Wirkung der letzteren Federn wird auf 4 gleicharmigen über den Achsbüchsen liegenden Längenbalanciers übertragen. Steuerung nach Stephenson mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
2	1 525	1 035	160,0	122,0	4 020	24,00	11,00	8,40	8,40	27,80	16,80	2 770	42 357,40	9 070	12 790		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 357,40	9 570	13 870	225	
2	1 540	1 035	145,0	129,0	4 000	23,50	11,20	7,45	7,45	26,10	14,90	2 480	42 382,65	8 910	12 970	226	
																228	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	31,82	8,49	13,37	13,37	35,23	26,74	3 550	39 186,05			584	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 186,05			585	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 186,05			586	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			587	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05	10 040	14 160	588	**Kat. K. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Nr. 584—603 mit Dampfschlittenbremse; Stephenson'sche
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05	9 410	13 280	589	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			590	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			591	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			592	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			593	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche. (Quadratmeter.)	19. Zulässiger Kesselüberdruck. (Kilogramm.)
29	594	K. III.	Pest ⊕	E. Kessler in Esslingen.	1867	406	612	E. 15,0	1 180	4 260	180	40	45	7,22	96,39	103,61	1,11	9
	595	„	Priestewitz ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	596	„	Coswig ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	597	„	Mannheim ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	598	„	Dortmund ⊕	„ „ „	1868	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	599	„	Minden ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	600	„	Gotha ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	601	„	Aachen †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	602	„	Giessen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	603	„	Ortrand ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	604	„	Moldau †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,18	94,24	101,42	1,11	
	605	„	Ruhland †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	606	„	Kohlfurt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	607	„	Triebisch †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	608	„	Esslingen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	609	„	Lohmen †	„	1875	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,16	94,24	101,40	1,11	
	610	„	Gmunden †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	611	„	Gratz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	612	„	Miltitz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
8	663	Schi. III.	Heidelberg	Schichau in Elbing.	1875	432	559	E. 14,0	1 330	4 100	177	45	50	7,00	102,61	109,61	1,55	
	664	„	Cassel	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	665	„	Falkenau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	666	„	Frankenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	667	„	Wolfsgefärth	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	668	„	Weischlitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	669	„	Berga	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	670	„	Elsterberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
22	25	H. VII.	Euler	Hartmann in Chemnitz.	1868	406	559	St. 10,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17	
	181	„	Mariotte	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	281	„	Abrah. G. Werner †	„ „ „	1868	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17	
	282	„	Heinr. Cotta †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	283	„	Wittekind †	„ „ „	1869	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17	
	284	„	Friedrich der Weise †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	285	„	Kurfürst Moritz †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	286	„	August der Starke †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	655	„	Keppler	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 14,5	1 280	3 750	182	40	45	6,91	85,79	92,70	1,24	9
	656	„	Watt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	657	„	Fulton †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	658	„	Leibnitz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	659	„	Siegfried ⚔	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	684	„	Breithaupt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	685	„	Humboldt ⚔	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	686	„	Bernoulli ⚔	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	687	„	Liebig †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	660	„	Schill	„	1875	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	661	„	Volta †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	662	„	Blücher ⚔	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	671	„	Hengist †	„	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	672	„	Horsa †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
10	182	Schw. VII.	Otto der Reiche	Schwartzkopff in Berlin.	1869	420	559	St. 10,0	1 305	3 810	184	40	45	6,69	88,12	94,81	1,16	8
	183	„	Friedr. der Streitbare	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	184	„	Albr. d. Beherzte ⚔ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	185	„	Luther ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	186	„	Stephenson ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	187	„	G. E. Lessing ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	188	„	Haus Wettin ⚔ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	189	„	Herschel ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	190	„	Melanchthon ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	191	„	Barb. Uttmann ⚔ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**							**Anschaffungskosten**	**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen: Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}65\,d^2\,l\,p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{8}Q$, wenn $Z > Z_1$	der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	31,82	8,49	13,37	13,37	35,23	26,74	3 550	39 186,05			594	Steuerung bei Nr. 584—603 und 609—612 mit Händel und bei Nr. 604—608 mit Schraube. Nr. 604—612 mit Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: zu Nr. 584—600, 602 und 603 die Personen- und Güterzugtender mit Kondensationseinrichtung Nr. 441—472 (s. auch Kat. K. V.); bei Nichtbenutzung der Kondensation zu Nr. 584—600, 602, 603, sowie zu Nr. 601 und 604—612 alle Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	39 186,05			595	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	39 186,05			596	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	39 186,05			597	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	39 186,05			598	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	39 186,05			599	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	39 186,05			600	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	2 960	39 186,05			601	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	3 550	39 186,05			602	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	39 186,05	10 040 / 9 410	14 160 / 13 280	603	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	55 386,05			604	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	55 386,05			605	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	55 386,05			606	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	55 386,05			607	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	55 386,05			608	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	37 500,00			609	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	37 500,00			610	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	37 500,00			611	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	37 500,00			612	
2	1 525	1 020	178,0	159,0	3 295	30,86	9,22	12,71	12,71	34,64	25,42	3 690	47 700,00			663	**Kat. Schi. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern liegen 2 über den Laufachsbüchsen, die übrigen unter den Treib- und Kuppelachsbüchsen, verbunden durch Längenbalanciers. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 700,00			664	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 700,00			665	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 700,00	10 440 / 9 810	14 680 / 13 800	666	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 700,00			667	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 700,00			668	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 700,00			669	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 700,00			670	
2	1 390	—	170,0	—	2 600	25,08	14,12	—	14,47	28,59	28,59	3 380	37 500,00	9 380 / 8 750	13 890 / 13 010	25	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00			181	
2	1 390	—	170,0	—	2 600	24,48	13,86	—	14,22	28,08	28,08	3 380	37 666,45			281	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 681,65			282	
2	1 555	—	170,0	—	2 600	25,05	14,22	—	14,32	28,65	28,65	3 020	36 000,00	9 590 / 8 960	14 100 / 13 220	283	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	36 000,00			284	**Kat. H. VII.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die 2 gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse. Die Federn sind ungekuppelt und liegen bei Nr. 25, 181, 281—286 über und bei Nr. 655—662, 671, 672 und 684—687 unter den Achsbüchsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 25, 181, 283—286; mit Schraube bei Nr. 281 und 282. Allan'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 655—662, 671, 672 und 684—687. Apparat zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 281—286, 655—662, 671, 672, 685 und 687. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	36 000,00			285	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	36 000,00			286	
2	1 390	—	170,0	—	2 600	25,69	14,74	—	14,55	29,29	29,29	3 580	58 500,00			655	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	58 713,34			656	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	58 713,34			657	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	58 500,00			658	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	58 500,00			659	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	50 513,34			684	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	50 300,00	9 380 / 8 750	13 890 / 13 010	685	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	50 300,00			686	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	50 513,34			687	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	58 500,00			660	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	58 500,00			661	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	58 500,00			662	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	44 000,00			671	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	44 000,00			672	
2	1 555	—	170,0	—	2 590	24,10	14,50	—	13,30	27,80	27,80	3 230	37 500,00			182	**Kat. Schw. VII.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei Kat. H. VII. Von den 4 unter den Achsbüchsen liegenden Federn sind die beiden der Hinterachse durch einen Querbalancier verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00			183	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00			184	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00			185	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00	9 220 / 8 590	13 790 / 12 910	186	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00			187	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00			188	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00			189	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	38 904,00			190	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	38 904,00			191	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)
29	594	K. III.	Pest ⊕	E. Kessler in Esslingen.	1867	406	612	E. 15,0	1 180	4 260	180	40	45	7,22	96,39	103,61
	595	,,	Priestewitz ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	596	,,	Coswig ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	597	,,	Mannheim ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	598	,,	Dortmund ⊕	,, ,, ,,	1868	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	599	,,	Minden ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	600	,,	Gotha ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	601	,,	Aachen †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	602	,,	Giessen ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	603	,,	Ortrand ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	604	,,	Moldau †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,18	94,24	101,42
	605	,,	Ruhland †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	606	,,	Kohlfurt †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	607	,,	Triebisch †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	608	,,	Esslingen †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	609	,,	Lohmen †	,,	1875	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,16	94,24	101,40
	610	,,	Gmunden †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	611	,,	Gratz †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	612	,,	Miltitz †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
8	663	Schi. III.	Heidelberg	Schichau in Elbing.	1875	432	559	E. 14,0	1 330	4 100	177	45	50	7,00	102,61	109,61
	664	,,	Cassel	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	665	,,	Falkenau	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	666	,,	Frankenstein	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	667	,,	Wolfsgefärth	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	668	,,	Weischlitz	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	669	,,	Berga	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	670	,,	Elsterberg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	25	II. VII.	Euler	Hartmann in Chemnitz.	1868	406	559	St. 10,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81
	181	,,	Mariotte	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	281	,,	Abrah. G. Werner †	,, ,, ,,	1868	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81
	282	,,	Heinr. Cotta †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	283	,,	Wittekind †	,, ,, ,,	1869	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81
	284	,,	Friedrich der Weise †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	285	,,	Kurfürst Moritz †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	286	,,	August der Starke †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	655	,,	Keppler	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 14,5	1 280	3 750	182	40	45	6,91	85,79	92,70
22	656	,,	Watt †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	657	,,	Fulton †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	658	,,	Leibnitz †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	659	,,	Siegfried ⚔	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	684	,,	Breithaupt †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	685	,,	Humboldt ⚔	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	686	,,	Bernoulli ⚔	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	687	,,	Liebig †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	660	,,	Schill	,,	1875	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	661	,,	Volta †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	662	,,	Blücher ⚔	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	671	,,	Hengist †	,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	672	,,	Horsa †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
10	182	Schw. VII.	Otto der Reiche	Schwartzkopff in Berlin.	1869	420	559	St. 10,0	1 305	3 810	184	40	45	6,69	88,12	94,81
	183	,,	Friedr. der Streitbare	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	184	,,	Albr. d. Beherzte ⚔ ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	185	,,	Luther ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	186	,,	Stephenson ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	187	,,	G. E. Lessing ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	188	,,	Hans Wettin ⚔ ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	189	,,	Herschel ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	190	,,	Melanchthon ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	191	,,	Barb. Uttmann ⚔ ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stücknahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Längenzwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	19. Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes
						Millimeter						Millimeter		Quadratmeter				Kilo
																		Lastzug-
60		B. V.	Reichenbach ⁄	Hartmann in Chemnitz.	1859	457	610	B. 16,0	1 278	4 202	197	40	45	7,78	104,55	111,83	1,35	8,5
61		„	Hamburg ╳	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
62		„	Magdeburg ╳	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
63		„	Gebhardsberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
90		„	Nürnberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
91		„	Reuth	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
92		„	Bremen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
93		„	Frankfurt ⁄	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
94		„	Crimmitschau ⁄	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
95		„	Bamberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
7		„	Falke ⁄	„ „ „	1861	457	610	B. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30	8,5
8		„	Schwan ⁄	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
9		„	Bär	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
103		„	Regensburg ⁄	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
104		„	Salzburg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
251		„	Granaten	„ „ „	1861	457	610	B. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30	8,5
252		„	Edle Krone	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
253		„	Silberblick	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
105		„	Innsbruck	„ „ „	1862	457	610	B. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30	8,5
106		„	Augsburg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
107		„	Würzburg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
254		„	Himmelfahrt	„ „ „	1862	457	610	B. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30	8,5
255		„	Goldne Pforte	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
256		„	Freudenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
138		„	Neumark	„ „ „	1865	457	610	B. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,79	104,23	112,02	1,30	8,5
139		„	Netzschkau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
140		„	Herlasgrün	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
141		„	Heidelspitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
142		„	Mehltheuer	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
143		„	Abendberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
144		„	Bellalp	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
151		„	Bellhorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
152		„	Birghorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
154		„	Bötzberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
155		„	Stockhorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
156		„	Bundalp	„ „ „	1866	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
158		„	Breithorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
159		„	Klausen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
162		„	Dündengrat	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
137		„	Sulzfluh	„ „ „	1868	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
150		„	Feehorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
153		„	Mont Collon	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
157		„	Franzenshöhe	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
160		„	Fornopass	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
161		„	Sattelhorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
177		„	Contoberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
178		„	Glyshorn ╳	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
179		„	Untersberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
180		„	Sustenhorn	„ „ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
192		„	Mönch	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz	1870	457	610	B. 15,0	1 278	4 209	199	40	45	7,88	105,29	113,17	1,41	8,5
106 287		„	Taunus		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
288		„	Semmering		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
289		„	Gotthard ⎍		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
290		„	Simplon		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
291		„	Spitzen		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
292		„	Jungfrau		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
293		„	Spreuart ⎍		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
207		„	Pöhlberg		1871	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
208		„	Pabststein		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
212		„	Landskrone ⎍		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
461		„	Aetna ⎍		1875	457	610	B. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04	1,41	8,5
462		„	Dolomit		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
463		„	Faulhorn		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
464		„	Hochjoch		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
465		„	Julier		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
466		„	Leopoldsberg		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

Lokomotiven.

21. Achsen und Räder. Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	22. Durchmesser: der Treibräder D.	23. Durchmesser: der Laufräder.	24. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	25. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	26. Aeusserer Radstand.	27. Gewicht: Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	28. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	29. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	30. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	31. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	32. Adhäsionsgewicht G.	33. Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \, d^2 . l . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	34. Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	35. Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	36. Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	37. Nummern der Lokomotiven.	38. Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	51 600,00			60	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	51 600,00			61	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	51 600,00			62	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	51 600,00			63	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			90	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			91	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			92	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			93	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			94	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			95	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	47 850,00			7	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			8	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			9	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			103	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			104	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,20	12,50	12,50	37,20	37,20	4 670	47 661,00			251	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 661,00			252	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 661,00			253	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	47 850,00			105	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			106	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			107	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,20	12,50	12,50	37,20	37,20	4 670	47 661,00			254	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 661,00			255	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 661,00			256	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,25	11,20	13,10	13,10	37,40	37,40	4 670	48 750,00	10 010 / 9 380	14 720 / 13 840	138 / 139	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			140	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			141	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			142	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			143	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			144	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			151	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			152	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			154	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			155	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			156	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 039,00			158	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 039,00			159	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 039,00			162	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			137	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			150	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			153	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 039,00			157	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 039,00			160	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 039,00			161	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	46 350,00			177	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	46 350,00			178	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	46 350,00			179	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	46 350,00			180	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	34,00	12,55	12,75	12,75	38,05	38,05	4 670	45 000,00			192	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			287	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			288	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			289	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00	10 110 / 9 480	14 820 / 13 940	290 / 291	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			292	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			293	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			207	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			208	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			212	
3	1 390	—	159,5	—	3 400	34,40	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	41 700,00			461	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	41 700,00			462	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	41 700,00	10 360 / 9 730	14 970 / 14 090	463 / 464	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	41 700,00			465	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	41 700,00			466	

Kat. M. V.: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse. Die Längsfedern, von denen die der beiden hinteren Achsen durch Längenbalancier gekuppelt sind, liegen bei Nr. 7—9, 60—63, 90—95, 103—107, 137—144, 150—162, 177—180, 251—256 über den Achsbüchsen, bei Nr. 192, 207, 208, 210—212, 227, 287—293, 332—335, 358—363, 461—474, 507—513, 613, 617, 620, 626, 708—712 und 715—717 unter denselben. Gooch'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 7—9, 60—63, 90—95, 103—107, 137—144, 150 bis 162, 177—180, 192, 251—256, 287—293; mit Schraube bei Nr. 207, 208 und 212; Allan'sche Steuerung mit Schraube bei Nr. 210, 211, 227, 332—335, 358—363, 461—474, 507 bis 513, 613, 617, 620, 626, 708—712 und 715—717. Apparat zum Fahren mit Gegendampf und Dampfklotzbremse bei Nr. 192, 207, 208, 210—212, 227, 287—293, 332—335, 358—363, 461—474, 507 bis 513, 613, 617, 620, 626 und 708—712; Dampfschlittenbremse bei Nr. 7—9, 61, 62, 90—94, 104, 105, 138—143, 151, 152, 155, 156, 158, 159, 162, 252, 253 und 256; Dampfklotzbremse bei Nr. 60, 63, 95, 103, 106, 107, 137, 144, 150, 153, 154, 157, 160, 161, 177—180, 251, 256 und 255; Heberleinbremse bei Nr. 715—717. Rauchverbrennungsapparat bei Nr. 91.

Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Kategorien	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.										
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.	Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kilo
	467	II. V.	Matterhorn	Sächs. Maschinenfabrik Hartmann) in Chemnitz	1875	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04	1,41	8,5
	468	,,	Ortler	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	469	,,	Finstermünz	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	470	,,	Niederwald	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	471	,,	Rheinstein	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	472	,,	Rosstrappe	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	473	,,	Waldspitz	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	474	,,	Vesuv ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	708	,,	Heiligenberg ×	,,	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04	1,41	8,5
	709	,,	Jeschken ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	710	,,	Inselsberg ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	711	,,	Rabenkopf ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	712	,,	Valtenberg ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	507	,,	Bernkogel ×	,,	,,	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,98	106,85	114,83	1,41	8,5
	508	,,	Fuchsberg ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	509	,,	Grossglockner ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	510	,,	Kaiserkrone	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	511	,,	Monte Baldo	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	512	,,	Monte Cristallo	,,	1877	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	513	,,	Rheinfels	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	210	,,	Tausend	,,	1878	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86	1,41	8,5
	211	,,	Fichtelberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	332	,,	Montblanc	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	333	,,	Wellhorn	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	334	,,	Sentis	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	335	,,	Eiger	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	358	,,	Auersberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	359	,,	Colmberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	360	,,	Kahlenberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	361	,,	Greifenstein	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	362	,,	Katzenstein	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	363	,,	Sandberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	227	,,	Keilberg	,,	1882	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86	1,41	8,5
	613	,,	Waldstein	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	617	,,	Titlis	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	620	,,	Silberhorn ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	626	,,	Aarjoch	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	715	,,	Riesenberg	,,	1884	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	1,41	8,5
	716	,,	Stürmer	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	717	,,	Wieselstein	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	322	Schw. V.	Pilatus	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1871	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41	8,5
	323	,,	Furka	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	324	,,	Harz	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	325	,,	Monte Rosa	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	326	,,	Wetterhorn	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	327	,,	Bernina	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	328	,,	Schreckhorn	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	329	,,	Zermatt	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	330	,,	Tödi	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	331	,,	Grimsel	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	369	,,	Rothhorn ×	,,	1872	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41	8,5
	370	,,	Burgberg ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	371	,,	Wendelstein ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	372	,,	Borsberg ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	373	,,	Scheibenberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	374	,,	Gemmi ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	375	,,	Watzmann	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
35	416	,,	Albis	,,	1873	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	417	,,	Winterberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	418	,,	Drachenfels	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	419	,,	Brocken	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	447	,,	Rolandseck	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	448	,,	Loreley	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	449	,,	Gaisberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	450	,,	Hirtstein	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.							Gewicht.											
Anzahl der Achsen	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder- Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel- Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter- Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \, d^2 \, L \, p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} G$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
		Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	3	1 390	—	159,5	—	3 400	34,40	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	41 700,00			467	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			468	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			469	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			470	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			471	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			472	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			473	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			474	
3	3	1 390	—	159,5	—	3 400	34,40	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	40 000,00			708	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			709	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			710	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			711	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			712	
3	3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,50	13,90	12,55	12,55	39,00	39,00	4 670	28 143,00			507	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			508	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			509	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			510	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			511	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00	10 360	14 970	512	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00	9 730	14 090	513	
3	3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,50	13,90	12,55	12,55	39,00	39,00	4 670	45 000,00			210	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			211	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			332	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			333	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			334	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			335	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			358	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			359	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			360	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			361	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			362	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			363	
3	3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,85	13,85	12,75	12,75	39,35	39,35	4 670	30 400,00			227	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			613	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			617	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			620	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			626	
3	3	1 390	—	170,0	—	3 400	35,90	13,80	13,30	13,30	40,40	40,40	4 670	32 500,00			715	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	32 500,00			716	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	32 500,00			717	
3	3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,50	12,40	12,40	37,30	37,30	4 670	45 258,75			322	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			323	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			324	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			325	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			326	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			327	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			328	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			329	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			330	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			331	
3	3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,50	12,40	12,40	37,30	37,30	4 670	46 391,30			369	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 391,30	10 110	14 820	370	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75	9 480	13 940	371	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			372	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			373	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			374	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 456,80			375	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			416	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			417	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			418	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			419	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			447	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			448	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			449	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			450	

Kat. Schw. V.: Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen, Federn, Bremse etc. wie bei Nr. 192 der Kat. H. V. Bei Nr. 322 bis 331 Gooch'sche Steuerung mit Schraube; bei Nr. 369—375, 416—419 und 447—460 Allan'sche Steuerung mit Schraube.

Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	19. Zulässiger höchster Heizgehalt des Dampfes
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kilo
	451	Schw. V.	**Arlberg**	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) in Berlin.	1874	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41	8,3
	452	„	**Brenner**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	453	„	**Donnersberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	454	„	**Eifel**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	455	„	**Forstenberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	456	„	**Grenzhorn**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	457	„	**Hohe Salve**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	458	„	**Hohe Göll**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	459	„	**Karst**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	460	„	**Martinswand**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	516	K. V.	**Arnberg**	E. Kessler in Esslingen.	1868	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	197	40	45	7,70	108,46	116,16	1,36	9,0
	517	„	**Balmhorn**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	518	„	**Beatenberg**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	519	„	**Hasliberg**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	514	„	**St. Bernhard**	„ „ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	515	„	**Dachstein**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	520	„	**Bieberstein**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	521	„	**Blümlisalp**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
16	522	„	**Kynast**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	523	„	**Plassenstein**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	524	„	**Daubenhorn**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	525	„	**Distelalp**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	526	„	**Thorstein**	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	213	40	45	8,24	117,27	125,51	1,44	9,0
	527	„	**Kesselberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	528	„	**Dorenberg**	„	1873	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	529	„	**Zwieselalp**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	530	Sigl V.	**Tauern**	G. Sigl in Wien.	1874	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,38	113,42	121,77	1,53	9,0
	531	„	**Engelhorn**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	532	„	**Axenstein**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
8	533	„	**Grindelwald**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	534	„	**Etzelstock**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	535	„	**Hohenstaufen**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	536	„	**Mont Cenis**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	537	„	**Rigi**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	475	Hsch. V.	**Badelwand**	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	1,41	8,1
	476	„	**Kyffhäuser**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	477	„	**Gotzenalp**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	478	„	**Schwarzwald**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
11	479	„	**Odenwald**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	538	„	**Finsteraarhorn**	„	1876	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,05	113,42	121,47	1,53	9,0
	539	„	**Galmihorn**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	540	„	**Zugspitz**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	541	„	**Glärnisch**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	542	„	**Burgenstein**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	543	„	**Doldenhorn**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

Diverse

	88	H. I. T.	**Würschnitz**	Hartmann in Chemnitz	1857	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,98	6,0
	86	„	**Gössnitz**	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6,5
6	87	„	**Schönbörnchen**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	89	„	**Lugau**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	637	„	**Greiz**	„ „ „	1865	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,98	7,0
	638	„	**Brunn**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1	336	C. I.	**Zittau**	Cockerill in Seraing resp. Egesdorff in Linden und eigene Werkstatt.	1847/1869	355	559	E. 12,0	1 040	3 939	117	45	50	5,25	65,17	70,42	0,99	8,0

0.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.							**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen im Ganzen.	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{D}{0{,}008\ d^2 \cdot l \cdot p}$ oder $Z_1 = \frac{1}{n} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
		Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	3	1 390	—	159,5	—	3 350	33,75	12,30	12,80	12,80	37,90	37,90	4 670	56 756,65			451	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,05			452	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,80			453	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65	10 310	14 820	454	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65	9 680	13 940	455	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			456	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			457	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			458	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,05			459	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,50			460	
3	3	1 380	—	165,0	—	3 330	34,30	12,25	13,25	13,35	38,95	38,95	5 000	49 050,00			516	**Kat. K. V.:** Rahmen und Steu
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	49 050,00			517	liegen innen, die horizontalen Cyl
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	49 050,00			518	aussen; sämmtliche Achsen sind geku
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	49 050,00			519	und liegen vor der Feuerbüchse. Vo
"	"	"	—	181,0	—	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			514	6 Längsfedern über den Achsbüchsen
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00	10 300	14 730	515	4 durch Längenbalanciers gekuppelt
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00	9 670	13 850	520	zwar bei Nr. 514—525 Mittel- mit H
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			521	achsfedern, bei Nr. 526—529 Mittel
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			522	Vorderachsfedern. Ferner haben Nr
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			523	bis 525 Stephenson'sche Steuerung
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			524	Händel und Dampfschlittenbremse,
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			525	gegen Nr. 526—529 Stephenson'sche St
3	3	1 380	—	181,0	—	3 330	33,50	11,18	13,17	13,17	37,50	37,50	5 000	43 350,00			526	ung mit Schraube und Apparat zum F
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,00	10 390	14 810	527	mit Gegendampf.
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,05	9 720	13 900	528	Zugehörige Tender: zu Nr. 514
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,00			529	die Personen- und Güterzugtender
3	3	1 380	—	181,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	46 500,00			530	Kondensationseinrichtung Nr. 441
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			531	(s. auch Kat. K. III.); bei Nichtbenu
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			532	der Kondensation zu Nr. 514—525, sow
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00	10 390	14 810	533	Nr. 526—529 alle Personen- und G
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00	9 720	13 900	534	zugtender mit normaler Kuppelung
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			535	Trittblechhöhe.
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			536	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			537	
3	3	1 380	—	170,0	—	3 400	35,00	13,30	12,80	12,80	38,90	38,90	4 710	30 600,00			475	**Kat. Hsch. V.:** Anordnung
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00	10 360	14 970	476	Rahmen, Steuerung, Cylinder und A
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00	9 730	14 090	477	wie bei Kat. K. V. Die Längsfe
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00			478	welche zwischen der Treib- und hin
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00			479	Kuppelachse durch Längenbalancier
3	3	1 380	—	180,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	29 325,00			538	bunden sind, liegen unter den Achsbü
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			539	Nr. 475—479 Allan'sche Steuerung
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00	10 440	14 880	540	Schraube und Apparat zum Fahren
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00	9 810	14 000	541	Gegendampf. Nr. 538—543 Stephenson
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			542	Steuerung mit Schraube. Sämmtlich
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			543	Dampfklotzbremse.
																		Zugehörige Tender: Personen-
																		Güterzugtender mit normaler Kupp
																		und Trittblechhöhe.

Lokomotiven.

3	2	1 570	1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	1 860	43 500,00			88	**Kat. H. I. T.** und **C. I.:** Rahme
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 020	43 500,00	3 200	9 150	86	Steuerung liegen innen, die horizon
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			87	Cylinder aussen sämmtliche Achse
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			89	der Feuerbüchse; die Vorderachs
3	2	1 570	1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	2 170	47 148,00	3 200	8 990	637	Laufachse. Von den Federn sind di
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 148,00			638	gekuppelten Achsen durch Längenbala
3	2	1 550	1 050	152,0	140,0	3 145	23,94	6,53	9,78	9,82	26,14	19,61	2 320	44 094,00	9 910 / 9 280	13 940 / 13 060	336	verbunden, ausgenommen bei Nr. 33
																		durchaus ungekuppelten Federn. Ste
																		son'sche Steuerung mit Händel. Bei
																		bis 89 Schraubenbremse, bei Nr. 63
																		638 ausser Schraubenbremse an den H
																		rädern auch Dampfschlitt- V.
																		behälter von 2,22 cbm u
																		1,29 cbm Inhalt.
																		Zugehöriger Tender
																		sonen- und Güterzugt
																		Kuppelung und Tritt

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	19. Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kilog
1	28	II. II. T.	**Hyäne** ✕ ⎍ ⅁	Hartmann in Chemnitz.	1851	381	610	E. 12,0	1 040	4 013	139	40	45	5,83	70,12	75,95	1,05	5,6
8	38	B. II.	**Delphin**	A. Borsig in Berlin.	1852	381	610	E. 14,0	1 072	4 167	143	40	45	6,05	74,90	80,95	1,18	7,0
	39	,,	**Vampyr**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	618	B. II.	**Kötzschenbroda** ⊙ . .	A. Borsig in Berlin.	1856	381	610	E. 11,5	1 072	4 198	143	40	45	5,04	75,41	80,45	0,98	6,9
	621	,,	**Basel** ⊙	,, ,, ,,	1858	381	610	E. 12,0	1 072	4 198	143	40	45	5,08	75,46	80,54	0,99	6,9
	622	,,	**Röderau** ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	623	,,	**Oder** ⊙	,, ,, ,,	1859	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	624	,,	**Oederan** ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	625	,,	**Neckar**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
2	632	B. II. T.	**Stollen**	A. Borsig in Berlin.	1854	381	610	E. 13,0	1 072	3 465	143	40	45	4,78	62,28	67,06	0,92	7,0
	634	,,	**Leder**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
16	639	II. IIIb. T.	**Stahl** †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1875	415	559	E. 12,5	1 150	3 165	176	40	45	6,55	70,02	76,57	1,27	9,0
	640	,,	**Granit** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	641	,,	**Marmor** † ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	642	,,	**Gold** † ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	643	,,	**Kobalt** † ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	644	,,	**Nickel** † ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	645	,,	**Arsen** † ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	646	,,	**Basalt** † ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	647	,,	**Silber** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	648	,,	**Kalk** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	649	,,	**Albit** † ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	650	,,	**Epidot** † ✕	,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	651	,,	**Topas** † ◇	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	652	,,	**Felsit** † ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	653	,,	**Demant** † ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	654	,,	**Korund** † ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
6	690	Schw. IIIb. T.	**Alabaster**	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) in Berlin.	1874	420	559	E. 11,0	1 129	3 165	156	45	50	6,13	69,81	75,94	1,29	9,0
	691	,,	**Granat**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	692	,,	**Saphir** ✕ ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	693	,,	**Onyx** ✕ ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	694	,,	**Opal** ✕ ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	695	,,	**Jaspis** ✕ ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	54	II. IV.	**Hundert** †	Hartmann in Chemnitz.	1858	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07	8,1
	55	,,	**Wiesenburg** †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	56	,,	**Hartenstein** †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	57	,,	**Aue** †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	109	,,	**London** †	,, ,, ,,	1863	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**							**Anschaffungskosten**	**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6\,d^2\,l\,p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4}\,Q$, wenn $Z > Z_1$	der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 300	25,72	6,53	12,81	12,81	32,15	25,62	1 910	40 007,78	3 300	8 940	28	**Kat. H. II. T.** und **B. II.** Nr. 38 und 39: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Bei Nr. 28 Wasserbehälter von $2_{,83}$ cbm und Kohlenraum von $1_{,20}$ cbm Inhalt. Schraubenbremse auf die Hinterräder wirkend, ausserdem Heberleinbremse. Bei Nr. 38 und 39 Dampfschlittenbremse. Zugehörige Tender: zu Nr. 38 und 39 Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
2	1 555	1 035	157,0	143,0	3 280	23,75	5,80	10,60	10,60	27,00	21,20	2 390	34 781,00	9 910	14 030	38	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 781,00	9 280	13 150	39	
2	1 380	1 035	144,0	117,0	3 350	23,52	6,28	10,15	10,15	26,58	20,30	2 310	38 850,00			618	**Kat. B. II.** Nr. 618 und 621—625: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse. Bei der Vorderachse als Laufachse, liegen die Tragfedern über den Achsbüchsen. Für die Treib- und Kuppelachse sind 2 Längsfedern angeordnet, die durch darüber liegende Balanciers auf die Achsbüchsen drücken. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender Nr. 415—417, 423, 425, 430 und 431.
2	1 380	1 035	144,0	117,0	3 350	23,52	6,28	10,15	10,15	26,58	20,30	2 310	41 100,00			621	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			622	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00	9 400	14 000	623	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			624	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			625	
2	1 380	1 035	144,0	128,0	3 840	26,00	11,50	11,50	6,00	29,00	23,00	2 690	35 700,00	3 840	8 730	632	**Kat. B. II. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die Vorderachse ist Kuppelachse. Die Längsfedern der Treibachsen sind gekuppelt und liegen über den Achsbüchsen. Die hinter der Feuerbüchse liegende feste Laufachse hat eine oben liegende Querfeder. Schraubenklotzbremse auf die Laufräder wirkend. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter von $4_{,00}$ cbm und Kohlenraum von $1_{,20}$ cbm Inhalt.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35 700,00			634	
2	1 390	925	180,0	157,0	4 026	31,23	14,62	14,63	9,42	38,68	29,26	3 740	51 900,00			639	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			640	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			641	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			642	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			643	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			644	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00	4 026	8 570	645	**Kat. H. IIIb. T.** u. **Schw. IIIb. T.** Rahmen u. Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; von den 2 gekuppelten Achsen ist die vordere Kuppelachse. Die hinter der Feuerbüchse liegende Laufachse hat verschiebbare Achsbüchsen mit oben liegender Querfeder, mit Ausnahme von Nr. 640, 645 und 653, wo die Laufachse um einen Zapfen über ihrer Mitte drehbar ist. Die Federn der Treibachsen sind durch Längenbalanciers gekuppelt u. liegen unter den Achsbüchsen. Klotzbremse auf die Mittelräder, bei H. IIIb. T. durch Kniehebel, bei Schw. IIIb. T. durch Schraube wirkend. Allan'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter von $3_{,60}$ cbm und Kohlenraum von $1_{,60}$ cbm Inhalt.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			646	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			647	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			648	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 900,00			649	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			650	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			651	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			652	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00			653	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 305,00	4 026	8 655	654	
2	1 390	925	170,0	157,0	4 025	29,60	13,80	13,80	9,40	37,00	27,60	3 830	46 800,00			690	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			691	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00	4 025	8 610	692	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			693	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			694	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			695	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	29,00	7,70	12,20	12,20	32,10	24,40	2 980	42 600,00			54	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	10 170	14 100	55	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			56	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	9 540	13 220	57	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			109	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Längezwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.	Zulässiger Kesselüberdruck (Kilogramm auf 1 Quadratcentimeter)
20	110	II. IV.	Annaberg ×	Hartmann in Chemnitz.	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05	8,
	111	„	Buchholz †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	113	„	Augustusburg ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	114	„	Scharfenstein ×	„ „ „	1865	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	115	„	Waldkirchen ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	116	„	Wolkenstein ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	117	„	Flöha ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	175	„	Wiesa †	„ „ „	1867	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05	8,
	176	„	Cainsdorf †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	342	„	Hilbersdorf	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	381	559	E. 16,0	1 192	3 992	165	40	45	6,10	82,80	88,90	1,12	8,
	343	„	Komotau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	344	„	Schlettau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	345	„	Wilkau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	346	„	Saatz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	347	„	Weipert †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	53	II. IV. V.	Schwarzenberg ×	Hartmann in Chemnitz.	1856	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,52	72,94	78,46	0,86	8,
	58	„	Schneeberg ×	„ „ „	1859	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07	8,
	59	„	Neustädtel ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	108	„	Hercules ×	„ „ „	1862	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07	8,
5	112	„	Wildeck	„ „ „	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05	8,
4	231	II. Va.	Glückauf ×	Hartmann in Chemnitz.	1855	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,68	84,47	91,15	1,25	7,
	232	„	Richard ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	233	„	Tharandt ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	234	„	Neue Hoffnung	„ „ „	1863	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,57	84,47	91,04	1,25	7,
31	364	II. V. T.	Knappe	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,46	95,39	101,85	1,36	8,
	365	„	Schacht ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	366	„	Wetter	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	367	„	Hunt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	368	„	Tiefbau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	16	„	Kohle	„	1873	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,36	8,
	17	„	Adhäsion	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	23	„	Kraft	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	24	„	Leistung	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	64	„	Eisen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	65	„	Kaue	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	69	„	Fahrt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	213	„	Morgengang	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	420	„	Schlägel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	218	„	Bohrer	„	1874	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,36	8,
	219	„	Rolle	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	221	„	Meisel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	223	„	Sell	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	224	„	Haspel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	

	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
	Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
	Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft, $Z = \frac{G_{0,65}\, d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} G$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
		Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
	2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	31,00	8,00	13,00	13,00	34,00	26,00	2 980	43 950,00			110	**Kat. H. IV.** u. **H. IV. T.** Nr. 5
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			111	58, 59 u. 108: Die Rahmen liegen inne
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			113	die horizontalen, zwischen Kuppel- (Mittel
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			114	Achse und Laufachse angeordneten Cylin
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00	10 320	14 250	115	der, sowie die Steuerung aussen; sämmtlich
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00	9 690	13 370	116	Achsen vor der Feuerbüchse. Die Vorde
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			117	achse ist Laufachse und in einem Drel
	2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	31,00	8,40	12,80	12,80	34,00	25,60	2 980	43 950,00			175	gestelle gelagert, dessen Drehpunkt üb
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			176	Vorderachsmittel liegt. Die über den Ach
	2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	32,37	8,38	13,57	13,57	35,52	27,14	2 980	40 800,00			342	büchsen liegenden Federn sind bei d
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00	10 320	14 330	343	Vorderachse durch einen Querbalancie
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00	9 690	13 450	344	bei der Treib- und Kuppelachse durc
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00			345	Längsbalanciers verbunden. Stephenson
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00			346	sche Steuerung mit Händel bei Nr. 5
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 800,00			347	bis 59, 108—111, 113—117, 175, 176. Allan
	2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	27,80	5,80	13,35	13,35	32,50	26,70	2 980	45 600,00				sche Steuerung mit Schraube bei Nr. 3
	2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	30,00	6,67	14,89	14,89	36,45	29,78	2 980	46 560,00	3 575	8 890	53	bis 347. Schraubenklotzbremse bei Nr. 53
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 560,00			58	Schraubenklotz- u. Dampfschlittenbrems
	2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	29,30	7,10	13,45	13,45	34,00	26,90	2 980	46 500,00	3 575	9 150	59	bei Nr. 58, 59 u. 108; Dampfschlittenbrems
																	108	bei Nr. 110, 111, 113—117, 175 u. 176; Dampf
																		klotzbremse u. Apparat zum Fahren m
																		Gegendampf bei Nr. 342—347. Wasserbe
																		hälter bei Nr. 53 von 2,99 cbm, bei Nr. 58, 5
																		u. 108 von 1,92 cbm, Kohlenraum bei den
																		selben von 1,20 cbm Inhalt.
																		Zugehörige Tender: zu Nr. 54 bis 5
																		109—111, 113—117, 175, 176 und 342 b
																		347 Personen- u. Güterzugtender mit nor
																		maler Kuppelung und Trittblechhöhe.
	2	1 390	805	159,5	140,0	5 500	37,00	9,95	K. $12_{/15}$ T. $12_{/15}$	9,65	43,90	24,20	2 980	51 556,32	5 500	9 800	112	**Kat. H. IV. T.** Nr. 112: Früher Ka
																		H. IV. ist umgebaut in 4achsige Tende
																		lokomotive, die Rahmen liegen innen, di
																		zwischen Kuppel- u. vorderer Laufachs
																		angeordneten horizontalen Cylinder, sowi
																		die Steuerung aussen; die hintere Laufachs
																		liegt hinter der Feuerbüchse. Die beide
																		Laufachsen sind in Drehgestellen gelagert
																		der Gestelldrehpunkt liegt bei der Vorder
																		achse 1,4 m hinter derselben, bei der Hinter
																		achse über deren Mitte. Die über den Achs
																		büchsen liegenden Federn sind bei de
																		vorderen Laufachse durch Querbalancier
																		bei der Kuppel- und Treibachse durch
																		Längsbalanciers verbunden, die hintere
																		Laufachse hat zwei über der Achse liegend
																		Querfedern. Stephenson'sche Steuerung
																		mit Händel. Dampfklotzbremse auf Kuppel
																		u. Treibräder, Kniehebelbremse auf Hinter
																		räder wirkend. Wasserbehälter von 3,6 cbm
																		Kohlenraum von 1,4 cbm Inhalt.
	3	1 390	—	159,5	—	3 050	23,65	8,75	8,89	8,78	26,40	26,40	2 680	42 300,00			231	**Kat. H. V.:** Anordnung von Rahmen
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 990	14 430	232	Steuerung, Cylinder und Achsen wie be
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 360	13 550	233	Kat. H. V. Nr. 7 bis 9 etc. Stephenson'sch
	3	1 390	—	159,5	—	3 050	25,00	9,30	9,30	9,15	27,75	27,75	2 680	45 000,00			234	Steuerung mit Händel. Die 6 Längsfeder
																		sind nicht gekuppelt.
																		Zugehörige Tender: Personen- und
																		Güterzugtender mit normaler Kuppelung
																		und Trittblechhöhe.
	3	1 390	—	159,5	—	3 080	31,68	13,39	13,39	13,86	40,64	40,64	3 690	42 600,00			364	
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			365	
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			366	
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			367	
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			368	
	3	1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	45 600,00			16	
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			17	
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			23	
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			24	
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00	3 080	9 300	64	
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			65	**Kat. H. V. T.:** Rahmen und Steuerun
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			69	liegen innen, die horizontalen Cylinde
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			213	aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppel
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			420	und liegen vor der Feuerbüchse. Die
	3	1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	57 000,00			218	unten liegenden Tragfedern der Vorder
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			219	und Treibachse sind durch Längenbalancier
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			221	verbunden, die Hinterachse hat eine Quer
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			223	feder. Allan'sche Steuerung mit Händel
	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			224	Schraubenklotzbremse und Apparat zum
																		Fahren mit Gegendampf. An beiden Seiten
																		des Kessels Wasserbehälter von 3,50 cbm
																		und Kohlenraum von 2,2 cbm Inhalt.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.	Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes (Kilo
	18	II. V. T.	Compass	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1877	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,42	8
	19	„	Magnet	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	20	„	Kobold	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	21	„	Gnom	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	70	„	Arbeit ⟋	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	71	„	Gestänge ⟋	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	72	„	Basis	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	220	„	Dynamit	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	627	„	Steiger ⟋	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	635	„	Glocke ⟋	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	636	„	Halde ⟋	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	616	„	Berggeist ✕	„	1878	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
4	628	W. VII. T.	Grube	F. Wöhlert in Berlin.	1874	355	530	E. 13,0	1 191	3 465	139	40	45	5,69	60,54	66,23	0,97	10
	629	„	Kunst	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	630	„	Blende	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	631	„	Curve	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
2	688	Carlsr. VII. T.	Sauger	Maschinenbaugesellschaft Carlsruhe.	1873	279	533	E. 15,0	970	3 182,5	105	40	45	4,70	42,00	46,70	0,78	10
	689	„	Klappe	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
9	30	II. VII. T.	Dante ✕	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1882	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,87	1
	31	„	Goethe ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	32	„	Schiller ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	34	„	Gellert ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	40	„	Uhland ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	614	„	Herder ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	615	„	Körner ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	619	„	Schlömilch ✕	„	1883	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,87	1
	633	„	Iffland ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
4	706	II. VII. T. 8.	Berggiesshübel ✕ ⎍	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58	1
	707	„	Rottwerndorf ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	713	„	Johanngeorgenstadt ✕ ⎍	„	1883	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58	1
	714	„	Erla ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
5	235	II. VIII. T.	Döhlen ✕ ⎍	Hartmann in Chemnitz.	1857	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,43	39,74	43,17	0,68	
	236	„	Windberg ✕ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	237	„	Hainsberg ✕ ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	238	„	Freiberg ✕ ⎍	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	239	„	Burgk ✕ ⎍	„ „ „	1866	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,81	39,74	43,55	0,68	

20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.							**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen		Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen						Zugkraft. $Z = \frac{0{,}765\ d^2\ L\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{n} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.		Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	durch die Vorder- Achse.	durch die Mittel- Achse.	durch die Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.		der Lokomotiven excl. Tender	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
	Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	3	1 390	—	170,0	—	3 060	32,92	14,00	14,00	13,62	41,62	41,62	3 690	29 000,00			18	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			19	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			20	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			21	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			70	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00	3 060	9 350	71	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			72	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			220	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			627	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			635	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			636	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	35 000,00			616	
2	2	1 230	—	180,0	—	2 400	21,20	13,20	—	13,90	27,10	27,10	3 260	35 550,00			628	**Kat. W. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide vor der Feuerbüchse liegenden Achsen sind gekuppelt, die Achsbüchsen haben Längstragfedern, Allan'sche Steuerung mit Händel, Wurfhebelbremse auf die Hinterräder wirkend. Die Rahmenbleche dienen zugleich als Wasserbehälterwände. Wasserbehälter von 3,50 cbm und Kohlenraum von 1,30 cbm Inhalt.
"	"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00	2 400	7 810	629	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			630	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			631	
2	2	1 100	—	145,0	—	2 100	22,80	13,00	—	13,70	26,70	26,70	2 260	30 600,00			688	**Kat. Crlsr. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide Achsen sind gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse, die 4 Längsfedern liegen über den Achsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Spindelbremse auf die Hinter- (Treib-) Räder wirkend. Wasserbehälter von 2,05 cbm und Kohlenraum von 0,60 cbm Inhalt.
"	"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	30 600,00	2 100	7 720	689	
2	1 100	—	170,0	—	2 200	19,00	12,50	—	12,10	24,60	24,60	3 140	22 000,00				30	**Kat. H. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder u. die Steuerung aussen, beide Achsen sind gekuppelt. Die 4 Längsfedern liegen über den Achsen. Allan'sche Steuerung mit Händel, Kniehebelbremse auf die Hinterräder wirkend. Apparat zum Fahren mit Gegendampf. Zwischen den Rahmen Wasserbehälter von 2,85 cbm Fassungsraum. Kohlenbehälter von 1,1 cbm Inhalt zu beiden Seiten des Kessels.
"	"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			31	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			32	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00	2 200	7 880	34	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			40	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			614	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			615	
2	1 100	—	170,0	—	2 200	19,50	12,50	—	13,00	25,50	25,50	3 140	22 920,00				619	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 920,00				633	
2	810	—	130,0	—	2 000	14,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 400	17 500,00				706	**Kat. H. VII. T. S.:** (für normalspurige Sekundärbahnen.) Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die beiden gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse und die ungekuppelten Tragfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel, Apparat zum Fahren mit Gegendampf nur bei Nr. 706 u. 707. Wasser- und Kohlenbehälter an den Seiten des Kessels; Wasserbehälter von 2,15 cbm, Kohlenraum von 1,10 cbm Inhalt. Kniehebelbremse, die mit den 4 Klötzen auf die Hinter- (Treib-) Räder wirkt.
"	"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	17 500,00	2 000	6 475	707	
2	810	—	140,0	—	2 000	15,30	9,60	—	10,50	20,10	20,10	2 400	20 303,70				713	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	20 303,69	2 000	6 520		714	
2	985	595	137,0	98,0	2 800	21,00	6,75	9,50	10,50	26,75	20,00	2 610	33 900,00				235	**Kat. H. VIII. T.:** (für Kohlenbahnen.) Die Rahmen liegen innen, die geneigten Cylinder und die Steuerung aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse. Nr. 235—238 haben zwei vorn liegende in einem Drehgestelle gelagerte Laufachsen; der Drehpunkt dieses Gestelles liegt zwischen beiden Achsen. Nr. 239 hat nur eine vorn liegende in einem Drehgestelle gelagerte Laufachse, dessen Drehpunkt über dem Achsmittel liegt. Die beiden Längsfedern im Drehgestelle und die 4 Längsfedern der Treib- und Kuppelachsen liegen über den Achsbüchsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter unter, neben und auf dem Kessel von 3,70 cbm und Kohlenraum von 1,00 cbm Inhalt. Schraubenbremse auf die Hinterräder wirkend.
"	"	"	"	"	"	"	Beide Laufachsen zusammen.						1 990	33 900,00	2 800	7 100	236	
"	"	"	"	"	"	"							2 610	33 900,00			237	
"	"	"	"	"	"	"							"	33 900,00			238	
2	985	595	137,0	130,0	2 380	21,50	6,10	11,35	11,35	28,80	22,70	2 610	34 500,00	2 380	7 200		239	

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Kategorien	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.										
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.	Zollfüniger höchster
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						Gewicht.											
Anzahl der Achsen: der Treibachsen (einschl. der gekuppelten)	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			

schmalspurige Bahnen.

3	750	—	105,0	—	1 800	11,90	5,11	5,17	5,17	15,45	15,45	2 100	17 190,02			1	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 190,00	1 800	5 480	2	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	16 890,81			3	**Mat. H. V. T. M.:** Die Rahmen liegen aussen. Die 3 gekuppelten Achsen vor bez. unter der Feuerbüchse. Die Vorder-Achsbüchsen haben besondere, die Mittel- und Hinter-Achsbüchsen gemeinsam Längstragfedern. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel. Wasserbehälter von 1,50 cbm Inhalt an den Seiten, sowie unterhalb des Langkessels. Kohlenraum von 0,60 cbm Inhalt. Wurfhebelbremse, die mit den Klötzen auf die Hinterräder wirkt und bei Nr. 1—4 Apparat zum Fahren mit Gegendampf.
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 134,11			4	
3	750	—	105,0	—	1 800	12,45	5,36	5,32	5,32	16,00	16,00	2 100	18 113,80	1 800	5 630	6	
3	750	—	105,0	—	1 800	12,45	5,36	5,32	5,32	16,00	16,00	2 100	17 416,84			7	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 421,84			8	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 473,14			9	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 411,34			10	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 476,82			11	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 600,32	1 800	5 630	12	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 600,32			13	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 581,12			14	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 606,14			15	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 635,44			16	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	17 566,64			17	
2	650	—	108,0	—	1 700	8,05	5,70	—	5,10	10,80	10,80	1 330	17 400,00*	1 700	5 530	5	**Mat. Hg. VII. T. M.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die beiden gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse; die vordere Achse hat Längstragfedern, die hintere eine Quertragfeder. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel. Die Wasserbehälter von 1,50 cbm Inhalt liegen zwischen den Rahmen, die Kohlenbehälter von 0,96 cbm Inhalt zu beiden Seiten des Langkessels. Wurfhebelbremse, auf die Hinterräder wirkend.

normalspurige Bahnen.

		(der Wag.-Räder.)		(der Wag.-Räder.)			Masch.-Achse	Wagenachsen					(der Masch.-Abtheilung.)**				
1	1 100	980	im Aussenlager 110,0 „ Innenlager 148,0	95	7 355	25,00	11,80	9,00	8,80	29,60	11,80	950	14 860,27	7 355	13 430	—	**Maschinen-Abtheilung der Dampfwagen** (System Thomas): Die Rahmen sind doppelt. Die horizontal angeordneten Cylinder und die Steuerung liegen innen, der Kessel liegt quer zur Längsachse des Fahrzeuges, die Treibachse unter dem Kessel. Von den 4 ungekuppelten Längsfedern liegen die äusseren unter, die inneren über der vierfach gelagerten Treibachse. Joy-Steuerung mit Händel. Wasserbehälter (zur Wagen-Abtheilung gehörig) von 3,0 cbm, Kohlenräume von 0,5 cbm Inhalt. Wurfhebelbremse auf Treib- und Wagenräder wirkend, combinirt mit Spindelbremse der Wagen-Abtheilung.
„	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	14 860,36			—	
„	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	14 860,27			—	

betrug bei mittlerer Füllung von Wasser und Brennmaterial 48,92 Tonnen.

„ „ „ „ „ „ „ „ 32,52 „

zum Dienst für Bahnunterhaltungszwecke verwendet werden und am Schlusse der Tabelle E. einzeln genannt sind.

* Das sind die ursprünglichen Anschaffungskosten; der Kaufpreis betrug 1. J. 1882 = 6100,97 Mark.
** Die Kosten der Wagen-Abtheilung siehe unter „Personenwagen."

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Kategorien	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.	19. Zulässiger höchster
2. Von der Staatsverwaltu																		
a. Altenbu																		
5	—	B. III.	**Zeitz** ×	A. Borsig in Berlin.	1872	432	559	B. 14,0	1 334	4 265	172	45	50	7,28	103,73	111,01	1,54	
	—	„	**Meuselwitz** ×	„ „ „	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	**Wilhelm I.** ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	**Herzog Ernst** ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	**Rositz** ×	„ „ „	1875	432	559	B. 14,0	1 334	4 258	172	45	50	7,72	103,56	111,28	1,50	
1	—	H. IIIb.	**Rehmsdorf** ×	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	406	559	B. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,92	86,00	92,92	1,66	
2	—	H. VII. T. S.	**Kriebitzsch** ×	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	B. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58	1
	—	„	**Mumsdorf** ×	„	1883	260	400	B. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58	1
8 Stück in Summa.																		
b. Gaschwitz																		
4	—	Schi. VII. T.	**Zwenkau** ×	F. Schichau in Elbing.	1873	340	575	St. 10,0	1 162	3 507	120	40	45	4,39	52,90	57,29	0,99	1(
	—	„	**Wiprecht v. Groitzsch** ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	**Lucka** ×	„ „ „	1874	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	**Gaschwitz** ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
2	—	H. V. T.	**Concordia** ×	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	457	610	B. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,43	8
	—	„	**Die Harth** ×	„	1884	457	610	B. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,39	8
6 Stück in Summa.																		
c. Zittau																		
1	—	C. I.	**Reichenberg**	Cockerill in Seraing resp. Egesdorff in Linden und Werkst. der Sächs. St.-Eisenb.	1847 / 1869	355	559	B. 12,8	1 040	3 939	117	45	50	5,25	65,17	70,42	0,99	8,
4	—	H. III.	**Richard Hartmann** †	Hartmann in Chemnitz.	1857	406	610	B. 15,0	1 295	4 094	164	40	45	6,72	84,40	91,12	1,25	8,
	—	„	**Saturn** †	„ „ „	1859	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Mars** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Neptun** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1	—	H. IIIb.	**Jupiter** †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	406	559	B. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,92	86,00	92,92	1,66	8,
6 Stück in Summa.																		

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.
Achsen und Räder.						Gewicht.										
Anzahl Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten	Lokomotive nebst Tender.		Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			durch die Achse. Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.			der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	
Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.		

betriebene Privat-Eisenbahnen.

Zeitzer Bahn.

2	1 560	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 410	42 000,00			**Kat. H. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; Vorderachse ist Laufachse. Beide gekuppelte Treibachsen haben rechts und links eine gemeinschaftliche Längsfeder, die mittelst Längenbalancier auf die Achsbüchsen wirkt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender Nr. 1—6 d. A.-Z. B.
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	42 000,00	10 000		
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	42 000,00	9 825	14 110	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	42 000,00			
2	1 560	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 610	53 175,00			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,20	12,20	37,00	24,60	3 010	30 203,49	9 735 / 9 560	13 875	**Kat. H. III b.:** Wie bei Kat. H. III b. Nr. 36 etc. d. Staatsb. (S. 7). Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender Nr. 1—6 d. A.-Z. B.
2	810	—	130,0	—	2 000	14,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 400	17 500,00	2 000	6 475	**Kat. H. VII. T. S.:** (für normalspurige Sekundärbahnen u. Rangirdienst.) Wie bei Kat. H. VII. T. S. Nr. 706 und 707 d. Staatsb. (S. 27)
2	810	—	140,0	—	2 000	15,30	9,60	—	10,50	20,10	20,10	2 400	20 402,16	2 000	6 520	Wie bei Kat. H. VII. T. S. Nr. 713 u. 714 d. Staatsb. (S. 27).

Meuselwitzer Bahn.

2	1 350	—	176,0	—	2 510	23,95	14,25	—	14,25	28,50	28,50	2 950	44 100,00			**Kat. Schi. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die 2 gekuppelten Achsen vor der Feuerbüchse. Die Tragfedern sind ungekuppelt und liegen über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Unter dem Kessel Wasserbehälter von 2,67 cbm und Kohlenraum von 0,60 cbm Inhalt. Schraubenklotzbremse.
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	44 100,00	2 510	8 320	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	44 100,00			
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	44 100,00			
3	1 390	—	170,0	—	3 060	34,70	14,75	14,75	15,10	44,60	44,60	4 670	33 045,04	3 060	9 350	**Kat. H. V. T.:** Wie bei Kat. H. V. T. Nr. 364 etc. d. Staatsb. (S. 25). Lokom. Die Hartl mit Heberleinbremse und ohne Apparat zum Fahren mit Gegendampf.
3	1 390	—	170,0	—	3 060	35,13	14,90	14,90	15,30	45,00	45,00	4 670	33 757,80	3 060	9 350	

Reichenberger Bahn.

2	1 550	1 050	152,0	140,0	3 145	23,94	6,52	9,78	9,88	26,14	19,61	2 320	44 094,00	9 910 / 9 280	13 940 / 13 060	**Kat. C. I.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. 6 ungekuppelte Längsfedern über den Achsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehöriger Tender: Personen- und Güterzugtender mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,55	10,98	10,98	29,51	21,96	3 300	42 888,60			**Kat. H. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen vor der Feuerbüchse; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der Treibachsen durch Längenbalanciers gekuppelt. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender d. Z.-R. B. mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 050,00	10 020	14 070	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 050,00			
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	43 500,00			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,20	12,20	37,00	24,60	3 010	30 165,00	9 900	13 860	**Kat. H. III b.:** Wie bei Kat. H. III b. Nr. 36 etc. d. Staatsb. (S. 7). Zugehörige Tender: Personen- und Güterzugtender d. Z.-R. B. mit normaler Kuppelung und Trittblechhöhe.

A. Bestand an Lokomotiven.

Die Gesammtzahl der **Lokomotiven** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1884:

a) nach der **Verwendung:**

aus	91	Stück	Eilzuglokomotiven (Kat. VI., VI$^{a.}$, VIII.)	= 12,381	Prozent.
„	162	„	Personenzuglokomotiven (Kat. III$^{b.}$)	= 22,041	„
„	162	„	Lokomotiven für gemischte Züge (Kat. III., III$^{a.}$, VII.)	= 22,041	„
„	176	„	Lastzuglokomotiven (Kat. V.)	= 23,945	„
„	124	„	diversen Lokomotiven (Kat. I., II., IV., V$^{a.}$, I. T., II. T., III$^{b.}$ T., V. T., VII. T., VII. T. S., VIII. T.)	= 16,871	„
„	17	„	Lokomotiven für schmalspurige Bahnen (Kat. V. T. K., VII. T. K.)	= 2,313	„
„	3	„	Dampfwagen für normalspurige Bahnen (System Thomas)	= 0,408	„
	735	Stück	in Summa.		

b) nach den **Kategorien:**

aus	106	Stück	H. V.	= 14,422	Prozent.
„	94	„	H. III$^{b.}$	= 12,789	„
„	84	„	H. III.	= 11,429	„
„	35	„	Schw. V.	= 4,762	„
„	32	„	H. VI.	= 4,354	„
„	32	„	Schw. III$^{b.}$	= 4,354	„
„	29	„	K. III.	= 3,946	„
„	22	„	H. VII.	= 2,993	„
„	21	„	K. III$^{b.}$	= 2,857	„
„	20	„	H. IV.	= 2,721	„
„	17	„	B. VI$^{a.}$	= 2,313	„
„	16	„	K. V.	= 2,177	„
„	15	„	Hsch. III$^{b.}$	= 2,041	„
„	13	„	H. VI$^{a.}$	= 1,769	„
„	12	„	Hsch. VI.	= 1,633	„
„	11	„	Hsch. V.	= 1,497	„
„	10	„	Schw. VII.	= 1,361	„
„	9	„	B. VI.	= 1,225	„
„	8	„	K. VIII.	= 1,088	„
„	8	„	Schi. III.	= 1,088	„
„	8	„	Sigl V.	= 1,088	„
„	8	„	B. II.	= 1,088	„
„	4	„	H. V$^{a.}$	= 0,544	„
„	3	„	B. III.	= 0,408	„
aus	2	Stück	W. III.	= 0,272	Prozent.
„	2	„	W. III$^{a.}$	= 0,272	„
„	1	„	B. III$^{a.}$	= 0,136	„
„	1	„	H. III$^{a.}$	= 0,136	„
„	1	„	C. I.	= 0,136	„
„	31	„	H. V. T.	= 4,218	„
„	16	„	H. III$^{b.}$ T.	= 2,177	„
„	9	„	H. VII. T.	= 1,225	„
„	6	„	H. I. T.	= 0,816	„
„	6	„	Schw. III$^{b.}$ T.	= 0,816	„
„	5	„	H. IV. T.	= 0,680	„
„	5	„	H. VIII. T.	= 0,680	„
„	4	„	W. VII. T.	= 0,544	„
„	4	„	H. VII. T. S.	= 0,544	„
„	2	„	B. II. T.	= 0,272	„
„	2	„	Crlsr. VII. T.	= 0,272	„
„	1	„	H. II. T.	= 0,136	„
„	16	„	H. V. T. K.	= 2,177	„
„	1	„	Hg. VII. T. K.	= 0,136	„
„	3	„	Dampfwagen	= 0,408	„

Tenderlokomotiven.

735 Stück in Summa. Hierin
108 Tenderlokomotiven = 14,693 Prozent.

c) nach den **Anschaffungsjahren:**

aus	1	Stück	vom Jahre	1851	= 0,136	Prozent.
„	4	„	„ „	1852	= 0,544	„
„	4	„	„ „	1853	= 0,544	„
„	8	„	„ „	1854	= 1,088	„
„	12	„	„ „	1855	= 1,633	„
„	13	„	„ „	1856	= 1,769	„
„	19	„	„ „	1857	= 2,585	„
„	22	„	„ „	1858	= 2,993	„
„	15	„	„ „	1859	= 2,041	„
„	5	„	„ „	1860	= 0,680	„
„	12	„	„ „	1861	= 1,633	„
„	13	„	„ „	1862	= 1,769	„
„	6	„	„ „	1863	= 0,816	„
„	7	„	„ „	1864	= 0,952	„
„	54	„	„ „	1865	= 7,347	„
„	23	„	„ „	1866	= 3,129	„
„	25	„	„ „	1867	= 3,401	„
aus	34	Stück	vom Jahre	1868	= 4,626	Prozent.
„	24	„	„ „	1869	= 3,265	„
„	24	„	„ „	1870	= 3,265	„
„	29	„	„ „	1871	= 3,946	„
„	70	„	„ „	1872	= 9,524	„
„	51	„	„ „	1873	= 6,939	„
„	72	„	„ „	1874	= 9,796	„
„	48	„	„ „	1875	= 6,531	„
„	57	„	„ „	1876	= 7,755	„
„	25	„	„ „	1877	= 3,401	„
„	13	„	„ „	1878	= 1,769	„
„	2	„	„ „	1880	= 0,272	„
„	3	„	„ „	1881	= 0,408	„
„	13	„	„ „	1882	= 1,769	„
„	13	„	„ „	1883	= 1,769	„
„	14	„	„ „	1884	= 1,905	„

735 Stück in Summa.

Von den vorhandenen Lokomotiven (einschliesslich der Dampfwagen) waren eingerichtet:

zur Dampfheizung der Personenwagen	302	Stück	= 41,088	Prozent.
mit Dampfläutewerken für den Sekundärbetrieb	137	„	= 18,639	„
„ normaler Kuppelung zur direkten Wasserhebung	52	„	= 7,075	„
„ Haspel für die Heberleinbremse	30	„	= 4,082	„

B.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

TENDER

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
b. Zittau-Reichenberger Bahn.

1884.

Bedeutung der Zeichen:

in Kolonne 2: † = mit Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen,
⊙ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger,
⊕ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger und Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen.

Bemerkung.

Die Eilzugtender (E.) können mit allen Eilzug-Lokomotiven, die Personen- und Güterzug-Tender (G. u. P.) **mit allen übrigen Lokomotiven, soweit solche nicht Tenderlokomotiven sind, gekuppelt werden; Ausnahmen siehe Kol.** 15.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.

1. Staats-Eisenbahnen.

1	1	Eigene Werkstatt.	1858	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 278,42	
2	2†	,, ,,	1860	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 678,58	
3	3†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 696,24	
4	4	,, ,,	1857	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	8,00	16,20	4 755,98	Hölzernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
5	5	,, ,,	1860	,,	,,	,,	,,	2 740	,,	,,	,,	,,	4 620,35	
6	6	,, ,,	1861	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 196,70	
7	7	,, ,,	1860	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7,85	16,05	4 620,36	
8	8†	,, ,,	1869	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9,00	17,20	6 150,89	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
9	9	,, ,,	1880	,,	,,	,,	,,	,,	7,00	,,	9,20	18,75	4 574,22	Eis. Untergestelle, hufeisenförm. Cisterne, hohe Seitenbords und Wurfhebelbremse.
10	10	,, ,,	1861	,,	,,	,,	,,	,,	5,65	,,	7,85	16,05	4 428,98	
11	11	,, ,,	1860	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8,00	16,20	4 620,36	Wie bei Nr. 1.
12	12	,, ,,	1859	,,	,,	,,	,,	2 667	,,	,,	7,75	15,95	4 818,11	
13	13	,, ,,	1880	,,	,,	,,	,,	2 740	7,00	,,	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
14	14†	,, ,,	1862	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 049,48	
15	15	,, ,,	1863	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	4 967,22	
16	16	,, ,,	1860	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 620,36	Wie bei Nr. 1.
17	18	,, ,,	1863	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 967,22	
18	19†	,, ,,	1870	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne mit durchgehendem Bodenblech.
19	20	,, ,,	1873	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 972,66	
20	21	,, ,,	1875	,,	,,	,,	,,	,,	7,00	,,	8,90	18,45	5 865,97	
21	22	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,97	Wie bei Nr. 19.
22	23	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,97	
23	24	,, ,,	1865	,,	,,	,,	,,	,,	5,65	,,	7,85	16,05	4 562,16	
24	25	,, ,,	1864	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 834,23	Wie bei Nr. 1.
25	26	,, ,,	1871	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8,60	16,80	5 086,84	Wie bei Nr. 19.
26	27	,, ,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	7,00	,,	8,60	18,15	4 923,67	Eis. Untergestelle, hufeisenf. Cisterne und hohe Seitenbords.
27	28	,, ,,	1875	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8,90	18,45	5 865,97	
28	29	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
29	30	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,96	
30	31	,, ,,	1878	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9,20	18,75	5 320,48	
31	32	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
32	33	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 320,48	
33	34	,, ,,	1865	,,	,,	,,	,,	,,	5,65	,,	7,85	16,05	4 562,16	
34	35	,, ,,	1857	,,	,,	,,	,,	2 667	,,	,,	7,75	15,95	5 058,92	
35	36	,, ,,	1858	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 603,31	Wie bei Nr. 1.
36	37	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 603,31	
37	38	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 603,31	
38	39	,, ,,	1880	,,	,,	,,	,,	2 740	7,00	,,	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9
39	40	,, ,,	1857	,,	,,	,,	,,	2 667	5,10	,,	7,10	14,75	4 750,94	
40	42	,, ,,	1856	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 750,94	Wie bei Nr. 1.
41	43	Hütte in Zorge.	1846	,,	,,	115	980	2 667	4,20	2,50	9,30	15,60	6 000,00	
42	44	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 000,00	Eisernes Untergestelle mit oval cylindrischer Cisterne.
43	45	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 000,00	
44	46	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 000,00	
45	47	Eigene Werkstatt.	1876	,,	,,	,,	985	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
46	48	Hütte in Zorge.	1848	,,	,,	,,	980	2 667	4,20	2,50	9,30	15,60	6 348,00	Wie bei Nr. 43.
47	49	Eigene Werkstatt.	1878	,,	,,	,,	985	2 740	7,00	3,00	9,20	18,75	5 320,48	
48	50	,, ,,	1876	,,	,,	,,	985	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
49	51	Hütte in Zorge.	1854	,,	,,	,,	980	2 875	5,65	,,	8,95	17,15	7 326,18	
50	52	Hartmann in Chemnitz.	1855	,,	,,	,,	,,	2 835	,,	,,	9,50	17,70	7 997,70	
51	53	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 035,23	
52	54	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 161,35	
53	55	,, ,, ,,	1856	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
54	56	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	Wie bei Nr. 43.
55	57	,, ,, ,,	1857	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
56	58	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
57	59	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
58	60	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
59	61†	Eigene Werkstatt.	1884	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	11,50	22,00	5 690,29	Eis. Untergestelle, hufeisenf. Cisterne und Wurfhebelbremse.
60	62†	,, ,,	1867	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 596,01	
61	63	,, ,,	1859	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 818,11	
62	64	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 818,11	
63	65†	,, ,,	1860	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 654,51	
64	66†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 654,51	Wie bei Nr. 1.
65	67†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 654,51	
66	68†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 654,52	
67	70	,, ,,	1861	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 710,99	

Normale Eisenbahnen und Kleinbahnen

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
68	71	Eigene Werkstatt.	1861	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 710,99	
69	72	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
70	73	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
71	74	" "	1864	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 151,01	Wie bei Nr. 1.
72	75	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
73	76	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
74	77	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
75	78†	" "	1884	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	11,50	22,00	5 690,29	Wie bei Nr. 61.
76	79	" "	1864	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	6 150,96	
77	80	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
78	81	" "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,68	
79	82	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
80	83	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
81	84	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
82	85	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
83	86	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
84	87	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
85	88	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
86	89	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
87	90	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	Wie bei Nr. 1.
88	91	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
89	92	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
90	93	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
91	94	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
92	95	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
93	96	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
94	97†	" "	1865	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 703,56	
95	98†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	
96	99†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 685,85	
97	100†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 685,85	
98	101†	" "	1867	PG.	3	127	1 030 oder 985	3 048	6,20	3,00	10,35	19,10	7 726,75	Wie bei Nr. 8.
99	102†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,74	
100	103†	" "	1870	"	"	115	985	2 740	"	"	8,60	17,35	5 730,66	
101	104†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 730,66	Wie bei Nr. 19.
102	105	" "	1873	"	"	"	985	"	5,65	"	"	16,80	6 972,66	
103	106	" "	1880	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
104	107	" "	1873	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
105	108	" "	1880	"	"	"	985	"	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
106	109	" "	1878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
107	110	" "	1871	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	5 086,84	
108	111†	" "	1870	"	"	"	1 030	"	6,20	"	"	17,35	5 730,66	Wie bei Nr. 19.
109	112†	" "	"	"	"	"	oder 985	"	"	"	"	"	5 730,65	
110	113	" "	1875	"	"	115	985	2 740	7,00	"	8,90	18,45	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
111	114	" "	1880	"	"	"	"	"	"	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
112	115	" "	1879	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 489,45	Wie bei Nr. 27.
113	116	" "	1875	"	"	"	"	"	"	"	8,90	18,45	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
114	117	" "	1871	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	5 086,84	
115	118	" "	1879	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 489,45	Wie bei Nr. 27.
116	119	" "	1880	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	
117	120	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
118	121	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	
119	122	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	
120	123	" "	1878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
121	124	" "	1876	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	4 923,67	
122	125	Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	124	1 030 oder 985	3 048	5,90	"	9,65	18,10	8 180,85	
123	126	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 180,86	Wie bei Nr. 8.
124	127	" " "	1858	"	"	"	"	"	7,00	"	8,75	18,30	8 250,15	
125	128	Eigene Werkstatt.	1876	"	"	115	985	2 740	"	"	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
126	129	Hartmann in Chemnitz.	1857	"	"	124	1 030 oder 985	3 048	"	"	9,65	19,20	8 180,86	
127	130†	" " "	1858	"	"	"	"	"	5,90	"	"	18,10	8 250,15	
128	131†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 250,16	
129	132†	" " "	1861	"	"	"	"	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 069,35	
130	133†	" " "	"	E.	3	124	"	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 145,24	Wie bei Nr. 8.
131	134†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 145,24	
132	135†	" " "	1862	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 872,21	
133	136†	" " "	"	PG.	3	124	"	3 048	5,90	3,00	8,75	17,20	7 796,21	
134	137†	" " "	1861	"	"	"	"	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 069,35	
135	138†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 069,35	
136	139†	" " "	1862	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 796,22	

Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
137	140†	Hartmann in Chemnitz	1861	PG.	3	124	1 030	2 820	6,50	3,00	11,15	20,20	8 808,00	
138	141†	„ „ „	„	„	„	„	oder 985	„	„	„	„	„	8 808,00	
139	142†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 808,00	
140	143†	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 808,00	
141	144	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 808,00	
142	145	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 808,00	
143	146	„ „ „	1863	„	„	„	„	3 048	5,90	„	8,75	17,20	7 796,32	
144	147	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 796,31	
145	148	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 796,32	
146	149†	Eigene Werkstatt.	1865	„	„	127	„	„	6,20	„	10,35	19,10	7 580,50	
147	150†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 580,50	
148	151†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 580,50	
149	152†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 580,50	
150	153†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 580,51	
151	154†	„ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 723,34	
152	155†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 723,33	
153	156†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 726,74	Wie bei Nr. 8.
154	157†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 726,74	
155	158†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 726,75	
156	159†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 726,74	
157	160†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 726,75	
158	161†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 726,75	
159	162†	„ „	1868	PG.	2	140	985 oder	2 438	5,50	3,00	8,75	16,80	6 811,21	
160	163†	„ „	„	„	„	„	1 030	„	„	„	„	„	6 811,20	
161	164†	„ „	1869	„	„	„	„	„	5,65	„	8,90	17,10	6 618,67	
162	165†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 618,67	
163	166†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 618,67	
164	167†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 618,67	
165	168	„ „	„	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	9,00	17,20	6 056,61	
166	169	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 056,61	
167	170	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 056,61	
168	171	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 056,61	
169	172	Hartmann in Chemnitz	1855	„	„	140	985	„	„	„	8,30	16,50	9 000,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
170	173	„ „ „	„	„	„	„	oder	„	„	„	„	„	9 000,00	
171	174	„ „ „	„	„	„	„	945	„	„	„	„	„	9 000,00	
172	175	Eigene Werkstatt.	1873	„	„	115	985	„	„	„	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
173	176	Hartmann in Chemnitz.	1863	„	„	140	985 oder 945	„	5,80	„	8,20	16,55	9 000,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
174	177†	Eigene Werkstatt.	1865	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 708,78	
175	178†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 703,56	
176	179†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 708,78	
177	180†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 703,56	Wie bei Nr. 1.
178	181	„ „	„	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 627,68	
179	182	„ „	1866	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
180	183	„ „	1881	„	„	„	„	„	7,00	„	9,20	18,75	4 699,72	Wie bei Nr. 9.
181	184	„ „	1866	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	5 553,57	
182	185	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
183	186	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
184	187	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
185	188	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
186	189	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,64	
187	190	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
188	191	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
189	192	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
190	193	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
191	194	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	Wie bei Nr. 1.
192	195	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 553,57	
193	196†	„ „	„	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 629,47	
194	197†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 629,47	
195	198†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 629,47	
196	199†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 634,68	
197	200†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 629,47	
198	201†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 634,68	
199	203†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 634,68	
200	204†	„ „	1872	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 807,95	
201	205†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 786,27	
202	206†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 807,95	Wie bei Nr. 19.
203	207†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 786,27	
204	208†	„ „	1869	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,10	16,30	6 149,48	
205	209†	„ „	„	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	6 131,77	Wie bei Nr. 8.
206	210	„ „	„	PG.	2	138	985	2 591	5,65	3,00	7,85	16,05	5 436,56	
207	211	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 436,56	

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
208	212	Schwartzkopff in Berlin.	1869	PG.	2	138	985	2 438	5,65	3,00	8,60	16,80	6 780,00	
209	213	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
210	214	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
211	215	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
212	216	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
213	217	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
214	218†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 864,92	
215	219†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 864,92	
216	220†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 452,36	
217	221†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 452,35	
218	222†	Eigene Werkstatt.	1870	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	
219	223†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
220	224†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
221	225†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
222	226†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
223	227†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
224	228†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
225	229†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
226	230†	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	Wie bei Nr. 19.
227	231†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
228	232†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
229	233†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
230	234†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
231	235†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
232	236†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
233	237†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
234	238†	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 303,48	
235	239†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	Wie bei Nr. 19 und Heberlein-Bremse.
236	240†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
237	241	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 997,02	
238	242†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
239	243†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	Wie bei Nr. 19.
240	244†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 909,99	
241	245	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 636,72	Wie bei Nr. 19 und Heberlein-Bremse.
242	246†	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	Wie bei Nr. 19.
243	247†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	Wie bei Nr. 19 und Wurfhebelbremse.
244	248†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
245	249†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
246	250†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
247	251†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
248	252†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
249	253†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
250	254†	" "	1871	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
251	255†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	Wie bei Nr. 19.
252	256†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
253	257†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
254	258†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
255	259†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
256	260†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
257	261†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
258	262†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
259	263†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	
260	264†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	Wie bei Nr. 19 und Wurfhebelbremse.
261	265†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
262	266†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
263	267†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
264	268†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
265	269†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	Wie bei Nr. 19.
266	270†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
267	271†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
268	272	" "	1881	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 699,72	
269	273	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 699,72	Wie bei Nr. 9.
270	274	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 699,72	
271	275	Hartmann in Chemnitz.	1857	"	"	124	1 030	3 018	5,80	"	9,50	17,85	6 300,00	
272	276	" " "	1863	"	"	"	oder	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 069,40	Wie bei Nr. 8.
273	277	" " "	1865	"	"	"	985	"	"	"	"	"	9 069,40	
274	278†	Eigene Werkstatt.	1872	"	"	115	985	2 740	5,65	"	8,60	16,80	5 809,20	
275	279†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
276	280†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	Wie bei Nr. 19.
277	281†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
278	282†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	

Normale Kuppelung und Tritblechhöhe.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
279	283†	Eigene Werkstatt.	1872	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 803,98	
280	284†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
281	285†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
282	286†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
283	287†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
284	288†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
285	289†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
286	290†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	Wie bei Nr. 19.
287	291†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
288	292†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
289	293†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
290	294†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
291	295†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
292	296†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
293	297†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
294	298†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
295	299†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
296	300†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	Wie bei Nr. 19 und Heberlein-Bremse.
297	301†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
298	302†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
299	303†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
300	304†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
301	305†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
302	306†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
303	307†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
304	308†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
305	309†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
306	310†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
307	311†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	Wie bei Nr. 19.
308	312	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
309	313†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
310	314†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
311	315†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
312	316†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
313	317†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
314	318†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
315	319†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Nr. 19 und Heberlein-Bremse.
316	320†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
317	321†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
318	322	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
319	323	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
320	324	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
321	325†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
322	326†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
323	327†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
324	328†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
325	329†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
326	330	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
327	331	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
328	332†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 048,55	
329	333	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
330	334	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
331	335	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
332	336	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
333	337	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
334	338	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
335	339	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
336	340	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
337	341	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
338	342	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
339	343	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
340	344	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
341	345	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
342	346	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
343	347†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
344	348†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
345	349†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
346	350†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	
347	351	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
348	352	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
349	353	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
350	354†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	

Normale Kuppelung und Teilbelastbarkeit

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
351	355†	Eigene Werkstatt.	1874	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	7 268,75	
352	356†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
353	357†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	Wie bei Nr. 19.
354	358†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
355	359†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
356	360†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	Wie bei Nr. 19 und Heberlein-Bremse.
357	361†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	
358	362†	" "	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 945,83	
359	363	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
360	364	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
361	365	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
362	366	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
363	367	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
364	368	" "	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 947,67	
365	369	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,67	
366	370	" "	1878	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 331,40	
367	371	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
368	372	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
369	373†	" "	1876	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	4 923,68	
370	374†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68	
371	375	" "	1878	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 331,40	
372	376†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	Wie bei Nr. 27.
373	377†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
374	378†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
375	379†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
376	380†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
377	381†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
378	382†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
379	383†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,41	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
380	384†	" "	1876	"	"	"	"	"	"	"	8,60	18,15	4 923,68	
381	385†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68	
382	386⊕	A. Borsig in Berlin.	1857	E.	3	128	1 060	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 150,00	
383	387⊕	" " "	"	"	"	"	oder 1 085	"	"	"	"	"	9 150,00	
384	388⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
385	389⊕	" " "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
386	390⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	7,00	"	11,05	20,60	9 150,00	
387	391⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	6,50	"	10,75	19,80	9 150,00	
388	392⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
389	393⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
390	394⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
391	395⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
392	396⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne.
393	397⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
394	398⊕	" " "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
395	399⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
396	400⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
397	401⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
398	402⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
399	403⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	7,00	"	11,05	20,60	9 208,18	
400	404⊙	Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	"	"	"	6,50	"	10,75	19,80	9 000,00	
401	405⊙	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
402	406⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
403	407⊕	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
404	408⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
405	409⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
406	410⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
407	411⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
408	412⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
409	413⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
410	414	A. Borsig in Berlin.	1852	PG.	3	128	"	2 820	7,00	3,00	10,55	20,10	6 600,00	
411	415⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	6,50	"	10,25	19,30	6 600,00	Passen nur zu den Lok. Nr. 618 u. 621—625.
412	416⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 600,00	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne.
413	417⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 600,00	
414	418	" " "	1854	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
415	419	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
416	420	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
417	421	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
418	422	" " "	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
419	423⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	Nr. 424 normal. Nr. 423 u. 425 passen nur zu den Lok. F 618 u. 621—
420	424	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
421	425⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
422	426	A. Borsig in Berlin.	1858	PG.	3	128	1 060 oder 1 085	2 820	6,50	3,00	10,25	19,30	9 150,00	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne. Normale P pelung u Trittblechk
423	427	,, ,, ,,			,,	,,		,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	
424	428	,, ,, ,,	1859	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	
425	429	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	
426	430	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	Passen nu den Lokom 618, 621—
427	431	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	
428	432 †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	PG.	3	130	1 060	3 180	7,00	4,00	11,00	21,40	10 583,58	
429	433 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	
430	434 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	
431	435 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.
432	436 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	
433	437 †	,,	1875	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
434	438 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
435	439 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
436	440 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
437	441 ⊕	E. Kessler in Esslingen.	1866	,,	,,	,,	,,	3 000	7,50	3,50	10,00	20,50	9 533,59	
438	442 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
439	443 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
440	444 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
441	445 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
442	446 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
443	447 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
444	448 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
445	449 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
446	450 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
447	451 ⊕	,, ,, ,,	1867	,,	,,	,,	,,	3 180	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
448	452 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
449	453 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
450	454 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
451	455 ⊕	,, ,, ,,	1868	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
452	456 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
453	457 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	Normale P pelung u Trittblechb
454	458 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne.
455	459 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
456	460 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
457	461 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8,00	3,50	11,00	22,00	9 450,00	
458	462 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
459	463 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
460	464 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
461	465 ⊙	,, ,, ,,	1869	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
462	466 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
463	467 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
464	468 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
465	469 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
466	470 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
467	471 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
468	472 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
469	473	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
470	474	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
471	475	,,	1873	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
472	476	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
473	477	G. Sigl in Wien.	1874	PG.	3	130	1 060	3 175	8,00	4,75	12,00	24,05	9 000,00	
474	478	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
475	479	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
476	480	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
477	481	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
478	482	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
479	483	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
480	484	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
481	485 †	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	E.	3	130	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	9 058,19	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne. Passen nu den Lokom 572—583
482	486 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
483	487 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
484	488 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
485	489 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
486	490 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
487	491 †	,,	1876	,,	,,	140	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
488	492 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
489	493 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
490	494 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
491	495 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	

B. Bestand an Tendern.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen. Anzahl derselben.	Räder. Durchmesser in der Nabe.	Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Räder. Aeusserer Radstand.	Fassungsraum an Wasser.	Fassungsraum an Brennmaterial.	Eigengewicht leer mit Werkzeug.	Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
					Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			
96	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	PG.	3	140	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	7 000,00	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.
97	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 425,00	
98	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 425,00	
99	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 425,00	
00	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 425,00	
01	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 425,00	
02	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 425,00	
03	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	PG.	2	160	1 035	2 800	8,00	3,50	10,25	21,25	7 500,00	
04	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
05	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
06	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
07	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
08	,,	1875	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
09	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
10	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 500,00	
11	,,	1874	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
12	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
13	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
14	,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 420,00	
15	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 420,00	
16†	,,	1874	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
17†	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
18†	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
19†	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
20	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
21	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
22	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
23	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
24	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
25	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
26	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
27	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 500,00	
28	F. Schichau in Elbing.	1875	,,	,,	176	1 020	3 030	8,25	4,75	11,70	24,00	12 000,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
29	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
30	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
31	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
32	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
33	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
34	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
35	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 000,00	
36	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1875	PG.	3	136	1 035	3 300	8,75	3,25	12,40	23,90	14 100,00	
37	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
38	,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
39	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
40	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
41	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
42	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
43	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
44	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
45	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 100,00	
46	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1876	PG.	3	150	1 060	3 455	9,50	3,50	13,00	26,10	12 500,00	
47	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 500,00	
48	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 500,00	
49	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 500,00	
50	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12 500,00	

Ausserdem sind 11 Stück mit den Buchstaben A., B., D. bis J. und L. bis N. bezeichnete, ausrangirte und bereits ersetzte 3 achsige
r aus den Jahren 1846 bis mit 1857 vorhanden, welche noch zum Dienst für Bahnunterhaltungszwecke etc. verwendet werden.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

1	1	A. Borsig in Berlin.	1872	PG.	2	144	1 065	2 510	7,75	3,00	9,95	20,25	7 500,00	Eis. Untergest., hufeisenf. (mit durchgehendem Bod
2	2	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	Die Tender können nur
3	3	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	Lokomotiven der A.-Z. E.
4	4	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	pelt werden.
5	5	„ „ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 525,00	
6	6	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	„	„	159	1 035	2 800	8,00	3,50	10,25	21,25	9 032,48	

b. Zittau-Reichenberger Bahn.

1	1†	Hartmann in Chemnitz.	1857	PG.	3	124	980	3 018	5,80	3,00	9,50	17,85	6 369,30	Eisernes Untergestelle, h
2	2†	F. Wöhlert in Berlin.	1859	„	„	120	„	„	5,95	3,00	9,85	18,35	7 481,17	förmige Cisterne. Normale
3	3†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,17	ung und Trittblechhöhe.
4	4†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,16	
5	5†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 481,16	

Die Gesammtzahl der **Tender** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1884:

a) nach den **Anschaffungsjahren:**

aus	4	Stück	vom	Jahre	1846	= 0,733	Prozent.	aus	15	Stück	vom	Jahre	1867	= 2,747	Prozent.
„	1	„	„	„	1848	= 0,183	„	„	19	„	„	„	1868	= 3,480	„
„	4	„	„	„	1852	= 0,733	„	„	31	„	„	„	1869	= 5,678	„
„	5	„	„	„	1854	= 0,916	„	„	37	„	„	„	1870	= 6,776	„
„	6	„	„	„	1855	= 1,099	„	„	21	„	„	„	1871	= 3,846	„
„	7	„	„	„	1856	= 1,282	„	„	40	„	„	„	1872	= 7,326	„
„	17	„	„	„	1857	= 3,114	„	„	36	„	„	„	1873	= 6,593	„
„	18	„	„	„	1858	= 3,297	„	„	53	„	„	„	1874	= 9,707	„
„	7	„	„	„	1859	= 1,282	„	„	37	„	„	„	1875	= 6,776	„
„	10	„	„	„	1860	= 1,831	„	„	38	„	„	„	1876	= 6,960	„
„	14	„	„	„	1861	= 2,564	„	„	18	„	„	„	1878	= 3,297	„
„	7	„	„	„	1862	= 1,282	„	„	2	„	„	„	1879	= 0,366	„
„	7	„	„	„	1863	= 1,282	„	„	10	„	„	„	1880	= 1,831	„
„	7	„	„	„	1864	= 1,282	„	„	4	„	„	„	1881	= 0,733	„
„	39	„	„	„	1865	= 7,143	„	„	2	„	„	„	1884	= 0,366	„
„	30	„	„	„	1866	= 5,495	„								

546 Stück in Summa.

b) nach den **Erbauern:**

aus	318	Stück von eigenen Werkstätten	= 58,242 Prozent.
„	49	„ „ Hartmann in Chemnitz	= 8,974 „
„	30	„ „ Sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz	= 5,495 „
„	32	„ „ E. Kessler in Esslingen	= 5,861 „
„	13	„ „ Maschinenfabrik in Esslingen	= 2,381 „
„	36	„ „ A. Borsig in Berlin	= 6,593 „
„	18	„ „ L. Schwartzkopff in Berlin	= 3,297 „
„	10	„ „ jetzt Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft	= 1,831 „
„	18	„ „ Henschel & Sohn in Cassel	= 3,297 „
„	8	„ „ G. Sigl in Wien	= 1,465 „
„	8	„ „ F. Schichau in Elbing	= 1,465 „
„	6	„ „ Hütte in Zorge	= 1,099 „

546 Stück in Summa.

c) nach der **Verwendung:**

aus	461	Stück für Personen- oder Güterzüge	= 84,432 Prozent.
„	85	„ „ Eilzüge	= 15,568 „

C.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

PERSONENWAGEN

MIT ANGABE IHRER RAUMVERHÄLTNISSE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Auf den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a. für normalspurige Bahnen.
   - b. für schmalspurige Bahnen.
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1884.

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. 3. 4. Anzahl der Wagen mit 2 3 4 Achsen.	5. 6. 7. 8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. II. III. IV. Klasse.	9. 10. 11. 12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. II. III. IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
1. Staats-Eisenbahnen.									
a. für normalspurige Bahnen.									
Salonwagen I. Klasse	1 — —	8 — — —	8 — — —	1	2	11 392	11 392,24	1868	1
„ „ „	1 — —	8 — — —	8 — — —	1	2	13 349	13 348,94	1874	1
„ „ „	1 — —	12 — — —	12 — — —	1	2	11 777	11 776,68	1871	1
Krankenwagen I. Klasse	1 — —	10 — — —	10 — — —	—	—	7 500	7 500,00	1873	1
Personenwagen I. Klasse Salon u. II. Kl.	2 — —	10 7 — —	20 14 — —	2	4	10 803	21 606,48	1875	2
„ „ „ „ „	1 — —	12 8 — —	12 8 — —	1	2	10 615	10 615,19	1875	1
„ I. und II. Klasse	2 — —	3 24 — —	6 48 — —	—	—	10 182	20 364,28	1862	2
„ „ „ „ „	7 — —	3 24 — —	21 168 — —	7	14	7 607	53 247,62	1867	7
„ „ „ „ „	7 — —	3 24 — —	21 168 — —	—	—	7 265	50 855,00	1868	7
„ „ „ „ „	9 — —	3 24 — —	27 216 — —	4	8	6 778	60 997,60	1869	9
„ „ „ „ „	12 — —	3 24 — —	36 288 — —	5	10	6 974	83 691,62	1870	12
„ „ „ „ „	1 — —	3 24 — —	3 24 — —	—	—	7 962	7 961,72	1875	1
„ „ „ „ „	1 — —	5 15 — —	5 15 — —	1	2	7 643	7 643,44	1869	1
„ „ „ „ „	4 — —	5 18 — —	20 72 — —	4	8	8 704	34 814,32	1876	4
„ „ „ „ „	9 — —	5 19 — —	45 171 — —	3	6	7 440	66 957,49	1877	9
„ „ „ „ „	4 — —	6 15 — —	24 60 — —	3	6	9 458	37 830,25	1865	4
„ „ „ „ „	4 — —	6 15 — —	24 60 — —	—	—	8 785	35 138,00	1871	4
„ „ „ „ „	6 — —	6 15 — —	36 90 — —	4	8	9 473	56 838,70	1872	6
„ „ „ „ „	21 — —	6 16 — —	126 336 — —	—	—	7 797	163 744,24	1865	21
„ „ „ „ „	6 — —	6 16 — —	36 96 — —	6	12	7 345	44 069,76	1869	6
„ „ „ „ „	18 — —	6 16 — —	108 288 — —	9	18	7 287	131 174,36	1870	18
„ „ „ „ „	20 — —	6 16 — —	120 320 — —	6	12	8 596	171 925,12	1872	20
„ „ „ „ „	9 — —	6 16 — —	54 144 — —	—	—	8 182	73 638,00	1873	9
„ „ „ „ „	3 — —	6 16 — —	18 48 — —	1	2	9 020	27 061,20	1874	3
„ „ „ „ „	8 — —	6 16 — —	48 128 — —	5	10	9 107	72 858,40	1875	8
„ „ „ „ „	9 — —	6 16 — —	54 144 — —	3	6	6 283	56 544,91	1876	9
„ „ „ „ „	16 — —	6 19 — —	96 304 — —	5	10	6 939	111 024,54	1878	16
„ „ „ „ „	26 — —	6 20 — —	156 520 — —	11	22	9 075	235 945,91	1873	26
„ „ „ „ „	18 — —	6 20 — —	108 360 — —	4	8	9 778	175 997,76	1874	18
„ „ „ „ „	23 — —	6 20 — —	138 460 — —	6	12	8 402	193 246,22	1875	23
„ „ „ „ „	1 — —	6 20 — —	6 20 — —	—	—	6 647	6 647,42	1877	1
„ „ „ „ „	2 — —	6 24 — —	12 48 — —	—	—	8 296	16 592,76	1859	2
„ „ „ „ „	15 — —	6 24 — —	90 360 — —	—	—	8 600	129 004,25	1865	15
„ „ „ „ „	2 — —	6 24 — —	12 48 — —	—	—	8 768	17 536,96	1868	2
„ „ „ „ „	4 — —	6 24 — —	24 96 — —	1	2	8 222	32 889,76	1874	4
„ „ „ „ „	5 — —	6 24 — —	30 120 — —	2	4	9 226	46 130,04	1875	5
„ „ „ „ „	7 — —	6 24 — —	42 168 — —	2	4	8 866	62 058,77	1876	7
„ „ „ „ „	1 — —	9 16 — —	9 16 — —	—	—	9 919	9 919,22	1862	1
„ „ „ „ „	3 — —	9 16 — —	27 48 — —	3	6	8 685	26 055,00	1874	3
„ „ „ „ „	5 — —	9 16 — —	45 80 — —	—	—	7 644	38 220,00	1875	5
„ „ „ „ „	4 — —	10 8 — —	40 32 — —	2	4	8 885	35 539,92	1877	4
„ I. Kl. u. Salon II. Kl.	— 4 —	6 26 — —	24 104 — —	1	2	9 000	36 000,00	1853 1858	3 1
Personenwagen I. und II. Klasse	— 1 —	6 27 — —	6 27 — —	1	2	13 822	13 822,20	1882	1
„ „ „ „ „	— 5 —	6 27 — —	30 135 — —	2	4	14 262	71 308,29	1884	5
„ „ „ „ „	— 1 —	6 32 — —	6 32 — —	1	2	8 919	8 919,00	1852	1
„ „ „ „ „	— 4 —	6 32 — —	24 128 — —	4	8	9 904	39 616,20	1855	4
„ „ „ „ „	— 1 —	6 32 — —	6 32 — —	—	—	9 379	9 379,05	1856	1
„ „ „ „ „	— 4 —	6 32 — —	24 128 — —	—	—	9 774	39 097,66	1857	4
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	—	—	10 017	20 034,28	1858	2
„ „ „ „ „	— 5 —	6 32 — —	30 160 — —	5	10	9 187	45 933,27	1859	5
„ „ „ „ „	— 6 —	6 32 — —	36 192 — —	6	12	9 313	55 880,05	1860	6
„ „ „ „ „	— 6 —	6 32 — —	36 192 — —	6	12	10 923	65 540,12	1862	6
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	1	2	10 017	20 034,28	1863	2
„ „ „ „ „	— 4 —	6 32 — —	24 128 — —	2	4	9 873	39 493,00	1864	4
„ „ „ „ „	— 9 —	6 32 — —	54 288 — —	3	6	10 071	90 634,00	1865 1867 1869	1 4 4
„ „ „ „ „	— 9 —	6 32 — —	54 288 — —	—	—	10 617	95 554,62	1870	9
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	2	4	11 152	22 304,20	1875	2
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	2	4	7 594	15 188,00	1876	2
„ „ „ „ „	— 2 —	9 24 — —	18 48 — —	2	4	11 931	23 862,00	1848	2
„ „ „ „ „	— 1 —	12 16 — —	12 16 — —	—	—	11 820	11 820,00	1848	1
„ „ „ „ „	— 2 —	12 16 — —	24 32 — —	—	—	11 400	22 800,00	1850	2
„ „ „ „ „	— 2 —	12 16 — —	24 32 — —	—	—	12 600	25 200,00	1851	2
„ „ „ „ „	— 1 —	12 16 — —	12 16 — —	—	—	9 000	9 000,00	1852	1
Personenwagen II. Klasse mit Post	2 — —	— 16 — —	— 32 — —	—	—	7 476	14 952,00	1875	2

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit 2 3 4 Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. II. III. IV. Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. II. III. IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. im Ganzen.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	8 094	8 093,55	1862	1
„ „ „	1	—	—	—	24	—	—	—	24	—	—	—	—	7 024	7 024,19	1865	1
„ „ „	14	—	—	—	24	—	—	—	336	—	—	4	8	7 017	98 233,28	1873	14
„ „ „	6	—	—	—	24	—	—	—	144	—	—	3	6	8 625	51 752,58	1874 1875	2 4
„ „ „	5	—	—	—	24	—	—	—	120	—	—	1	2	4 910	24 548,50	1876	5
„ „ „	6	—	—	—	28	—	—	—	168	—	—	3	6	7 069	42 415,90	1870	6
„ „ „	4	—	—	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	7 812	31 248,00	1873	4
„ „ „	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	2	4	7 740	15 480,00	1856	2
„ „ „	4	—	—	—	32	—	—	—	128	—	—	4	8	7 699	30 796,49	1859 1865	1 3
„ „ „	20	—	—	—	32	—	—	—	640	—	—	10	20	7 210	144 208,18	1870	20
„ „ „	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	—	—	7 972	15 944,68	1871	2
„ „ „	11	—	—	—	32	—	—	—	352	—	—	5	10	8 598	94 572,92	1872	11
„ „ „	12	—	—	—	32	—	—	—	384	—	—	6	12	8 458	101 496,84	1873	12
„ „ „	21	—	—	—	32	—	—	—	672	—	—	7	14	8 652	181 694,88	1874	21
„ „ „	29	—	—	—	32	—	—	—	928	—	—	10	20	8 117	235 387,43	1875	29
„ „ „	9	—	—	—	32	—	—	—	288	—	—	2	4	6 102	54 917,67	1876	9
„ „ „	36	—	—	—	32	—	—	—	1 152	—	—	13	26	6 342	228 297,46	1877	36
Salonwagen II. Klasse	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	4 732	4 732,12	1859	1
„ „ „	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	6 000	6 000,00	1850	1
„ „ „	—	4	—	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	8 670	34 680,00	1850 1851	2 2
Personenwagen II. Klasse	—	3	—	—	32	—	—	—	96	—	—	2	4	8 890	26 670,00	1848	3
„ „ „	—	2	—	—	32	—	—	—	64	—	—	2	4	9 120	18 240,00	1850	2
„ „ „	—	1	—	—	32	—	—	—	32	—	—	1	2	9 120	9 120,00	1851	1
„ „ „	—	2	—	—	32	—	—	—	64	—	—	—	—	8 280	16 560,00	1856	2
„ „ „	—	4	—	—	40	—	—	—	160	—	—	4	8	9 283	37 131,00	1845	4
„ I., II. u. III. Klasse	1	—	—	6	8	20	—	6	8	20	—	—	—	5 418	5 418,00	1845	1
„ II. u. III. Klasse	1	—	—	—	8	20	—	—	8	20	—	—	—	6 512	6 512,11	1865	1
„ „ „ „	4	—	—	—	8	30	—	—	32	120	—	4	8	6 014	24 055,62	1865	4
„ „ „ „	16	—	—	—	8	30	—	—	128	480	—	6	12	7 345	117 516,92	1874	16
„ „ „ „	7	—	—	—	8	30	—	—	56	210	—	2	4	5 937	41 560,00	1875	7
„ „ „ „	16	—	—	—	8	38	—	—	128	608	—	9	18	5 053	80 852,07	1881	16
„ „ „ „	2	—	—	—	8	38	—	—	16	76	—	2	4	5 310	10 619,80	1884	2
„ „ „ „	3	—	—	—	8	40	—	—	24	120	—	—	—	6 876	20 626,70	1876	3
„ „ „ „	1	—	—	—	16	20	—	—	16	20	—	1	2	5 208	5 208,00	1845	1
„ „ „ „	5	—	—	—	16	20	—	—	80	100	—	5	10	7 770	38 852,07	1862	5
„ „ „ „	6	—	—	—	16	20	—	—	96	120	—	5	10	{2 à 6 431 4 à 6 663}	39 516,09	1864 1865	2 4
„ „ „ „	8	—	—	—	16	20	—	—	128	160	—	5	10	{4 à 6 520 4 à 6 216}	50 942,55	1866 1867	4 4
„ „ „ „	3	—	—	—	16	20	—	—	48	60	—	—	—	6 055	18 164,13	1868 1871	1 2
„ „ „ „	—	3	—	—	8	40	—	—	24	120	—	3	6	8 042	24 124,79	1853 1854	2 1
„ „ „ „	—	3	—	—	16	30	—	—	48	90	—	—	—	10 885	32 654,70	1854	3
„ „ „ „	—	1	—	—	16	40	—	—	16	40	—	1	2	8 010	8 010,00	1847	1
„ „ „ „	—	2	—	—	16	40	—	—	32	80	—	—	—	7 810	15 619,81	1864	2
„ „ „ „	—	3	—	—	16	40	—	—	48	120	—	2	4	17 048	51 144,33	1882	3
„ „ „ „	—	2	—	—	24	20	—	—	48	40	—	—	—	7 830	15 660,00	1856	2
Personenwagen III. Klasse	4	—	—	—	—	28	—	—	—	112	—	2	4	6 720	26 880,00	1874	4
„ „ „	3	—	—	—	—	30	—	—	—	90	—	3	6	4 659	13 977,03	1847 1848	2 1
„ „ „	3	—	—	—	—	30	—	—	—	90	—	—	—	3 912	11 736,00	1852	3
„ „ „	1	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	1	2	4 515	4 515,05	1859	1
„ „ „	6	—	—	—	—	30	—	—	—	180	—	—	—	6 380	38 277,29	1865	6
„ „ „	3	—	—	—	—	30	—	—	—	90	—	—	—	6 675	20 025,00	1874	3
„ „ „	1	—	—	—	—	35	—	—	—	35	—	1	2	4 232	4 231,83	1870	1
„ „ „	18	—	—	—	—	35	—	—	—	630	—	12	24	4 890	88 013,88	1873	18
„ „ „	11	—	—	—	—	35	—	—	—	385	—	6	12	5 737	63 101,65	1874	11
„ „ „	40	—	—	—	—	35	—	—	—	1 400	—	11	22	4 998	199 931,69	1875	40
„ „ „	25	—	—	—	—	35	—	—	—	875	—	19	38	4 071	101 785,52	1876	25
„ „ „	4	—	—	—	—	35	—	—	—	140	—	2	4	3 863	15 451,43	1877	4
„ „ „	3	—	—	—	—	37	—	—	—	111	—	3	6	4 830	14 490,00	1876	3
„ „ „	3	—	—	—	—	38	—	—	—	114	—	3	6	5 040	15 120,00	1864	3
„ „ „	4	—	—	—	—	38	—	—	—	152	—	4	8	5 264	21 057,45	1865	4
„ „ „	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	5 460	5 460,00	1874	1
„ „ „	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	4 704	4 704,00	1875	1

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. 3. 4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5. 6. 7. 8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse. I.	II.	III.	IV.	9. 10. 11. 12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse. I.	II.	III.	IV.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Personenwagen III. Klasse	8	—	—	39	—	—	—	312	—	4	8	5 813	46 500,00	1875	8
„ „ „	1	—	—	40	—	—	—	40	—	—	—	4 650	4 650,00	1849	1
„ „ „	1	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	6 540	6 540,00	1856	1
„ „ „	1	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	4 674	4 674,00	1857	1
„ „ „	2	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	6 006	12 011,04	1859	2
„ „ „	13	—	—	40	—	—	—	520	—	13	26	6 061	78 797,98	1861 1862	6 7
„ „ „	5	—	—	40	—	—	—	200	—	—	—	4 650	23 250,00	1864	5
„ „ „	58	—	—	40	—	—	—	2 320	—	56	112	5 480	317 837,81	1865	58
„ „ „	13	—	—	40	—	—	—	520	—	13	26	5 247	68 216,14	1866	13
„ „ „	31	—	—	40	—	—	—	1 240	—	16	32	4 910	152 217,77	1867	31
„ „ „	6	—	—	40	—	—	—	240	—	6	12	5 699	34 196,90	1868	6
„ „ „	20	—	—	40	—	—	—	800	—	20	40	5 038	100 766,65	1869	20
„ „ „	78	—	—	40	—	—	—	3 120	—	73	146	5 024	391 891,98	1870	78
„ „ „	2	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	4 785	9 570,52	1871	2
„ „ „	39	—	—	40	—	—	—	1 560	—	22	44	5 271	205 561,16	1872	39
„ „ „	141	—	—	40	—	—	—	5 640	—	78	156	5 608	790 690,14	1873	141
„ „ „	86	—	—	40	—	—	—	3 440	—	39	78	6 116	525 945,26	1874	86
„ „ „	172	—	—	40	—	—	—	6 880	—	84	168	4 811	827 453,86	1875	172
„ „ „	95	—	—	40	—	—	—	3 800	—	59	118	4 107	390 145,86	1876	95
„ „ „	24	—	—	40	—	—	—	960	—	7	14	4 547	109 135,26	1877	24
„ „ „	64	—	—	45	—	—	—	2 880	—	27	54	4 279	273 851,47	1877	64
„ „ „	19	—	—	45	—	—	—	855	—	16	32	4 352	82 691,71	1878	19
„ „ „	3	—	—	45	—	—	—	135	—	3	6	4 040	12 121,29	1879	3
„ „ „	4	—	—	45	—	—	—	180	—	4	8	3 837	15 346,79	1881	4
„ „ „	3	—	—	50	—	—	—	150	—	3	6	5 331	15 991,95	1876	3
Personenwagen III. Klasse mit Post	1	—	—	15	—	—	—	15	—	1	2	5 933	5 932,93	1875	1
„ „ „ „ „	5	—	—	20	—	—	—	100	—	4	8	5 175	25 872,63	1872	5
„ „ „ „ „	2	—	—	20	—	—	—	40	—	2	4	1 = 5 125 1 = 5 521	10 646,26	1873 1874	1 1
„ „ „ „ „	2	—	—	20	—	—	—	40	—	—	—	4 469	8 938,00	1875	2
Personenwagen III. Klasse	— 4	—	—	50	—	—	—	200	—	3	6	7 958	31 830,00	1848	4
„ „ „	— 4	—	—	50	—	—	—	200	—	2	4	7 073	28 290,00	1849 1850	2 2
„ „ „	— 1	—	—	50	—	—	—	50	—	—	—	8 790	8 790,00	1852	1
„ „ „	— 5	—	—	50	—	—	—	250	—	4	8	7 684	38 420,63	1856	5
„ „ „	— 1	—	—	50	—	—	—	50	—	1	2	7 239	7 239,49	1858	1
„ „ „	— 1	—	—	58	—	—	—	58	—	1	2	6 450	6 450,00	1853	1
„ „ „	— 4	—	—	58	—	—	—	232	—	1	2	6 000	24 000,00	1854 1858	3 1
„ „ „	— 5	—	—	58	—	—	—	290	—	5	10	7 056	35 278,30	1869	5
„ „ „	— 4	—	—	60	—	—	—	240	—	4	8	7 452	29 808,00	1845	4
„ „ „	— 2	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	7 575	15 150,00	1847	2
„ „ „	— 7	—	—	60	—	—	—	420	—	7	14	6 443	45 103,90	1852 1853	5 2
„ „ „	— 5	—	—	60	—	—	—	300	—	2	4	6 069	30 343,20	1854 1855	1 4
„ „ „	— 15	—	—	60	—	—	—	900	—	15	30	7 990	119 848,83	1862	15
„ „ „	— 3	—	—	60	—	—	—	180	—	2	4	6 599	19 795,77	1865	3
„ „ „	— 15	—	—	60	—	—	—	900	—	14	28	6 444	96 656,08	1866 1867	13 2
„ „ „	— 9	—	—	60	—	—	—	540	—	9	18	7 408	66 670,24	1868	9
„ „ „	— 11	—	—	60	—	—	—	660	—	8	16	6 908	75 992,21	1869	11
„ „ „	— 12	—	—	60	—	—	—	720	—	—	—	6 599	79 183,19	1870	12
„ „ „	— 4	—	—	60	—	—	—	240	—	—	—	6 449	25 794,36	1873 1874	3 1
„ „ „	— 2	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	6 622	13 243,08	1875	2
Personenwagen IV. Klasse	1	—	—	—	40	—	—	—	40	—	—	6 368	6 368,45	1866	1
„ „ „	60	—	—	—	40	—	—	—	2 400	30	60	3 705	222 497,04	1874	60
„ „ „	19	—	—	—	40	—	—	—	760	8	16	4 170	79 259,99	1875	19
„ „ „	3	—	—	—	45	—	—	—	135	—	—	6 450	19 350,00	1874	3
„ „ „	18	—	—	—	60	—	—	—	1 080	—	—	4 685	84 331,23	1872	18
„ „ „	4	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	6 028	24 110,52	1873	4
„ „ „	4	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	4 876	19 504,96	1874	4
„ „ „	22	—	—	—	60	—	—	—	1 320	13	26	4 464	98 210,39	1875	22
„ „ „	27	—	—	—	60	—	—	—	1 620	12	24	3 199	86 360,23	1876	27
„ „ „	9	—	—	—	60	—	—	—	540	6	12	3 613	32 518,95	1877	9
„ „ „	23	—	—	—	60	—	—	—	1 380	12	24	3 143	72 295,22	1878	23
„ „ „	25	—	—	—	60	—	—	—	1 500	12	24	3 151	78 779,32	1884	25

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
a) für normalspurige Sekundärbahnen.																	
Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	46	—	—	—	46	—	—	1	2	3 867	3 867,38	1881	1
„ II. Kl. mit Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	25	—	—	—	25	—	—	1	2	4 448	4 447,55	1883	1
„ II. u. III. Kl.	1	—	—	—	15	51	—	—	15	51	—	1	2	3 474	3 473,68	1879	1
„ „ „ „	2	—	—	—	15	51	—	—	30	102	—	2	4	4 305	8 610,22	1881	2
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	70	—	—	—	70	—	1	2	3 209	3 209,18	1879	1
„ „ „	1	—	—	—	—	70	—	—	—	70	—	1	2	3 780	3 780,08	1883	1
„ II. u. III. Kl. u. Gepäckraum	—	—	1	—	15	39	—	—	15	39	—	1	2	4 564	4 563,84	1879	1
Dampfwagen (System Thomas) Wagenabtheilung II. u. III. Kl. und Gepäckraum	3	—	—	—	20	54	—	—	60	162	—	3	6	15 713	47 139,47*	1883	3
Summa	1 814	219	1	—	—	—	—	2 235	15 191	50 505	11 255	1 085	2 170	—	—	—	2 034
	mit							79 186 Plätze = 18,463 pro Achse.									
	4 289 Achsen und 16 757,75 Tonnen Eigengewicht = 3,91 t pro Achse oder 0,21 t pro Platz.																
b) für schmalspurige Bahnen.																	
Personenwagen II. u. III. Klasse	23	—	—	—	6	10	—	—	138	230	—	12	24	2 358	54 235,80	1881	2
																1882	2
																1883	5
																1884	14
„ III. Klasse	45	—	—	—	—	16	—	—	—	720	—	28	56	2 203	99 120,52	1881	4
																1882	8
																1883	7
																1884	26
„ II. u. III. Klasse	—	—	1	—	6	27	—	—	6	27	—	1	2	4 432	4 432,14	1883	1
Summa	68	—	1	—	—	—	—	—	144	977	—	41	82	—	—	—	69
	mit							1 121 Plätze = 8,007 pro Achse.									
	140 Achsen und 168,48 Tonnen Eigengewicht = 1,20 t pro Achse oder 0,15 t pro Platz.																
Summa aller Personenwagen	1 882	219	2	—	—	—	—	2 235	15 335	51 482	11 255	1 126	2 252	—	—	—	2 103
	mit							80 307 Plätze = 18,122 pro Achse.									
	4429 Achsen und 16 926,28 Tonnen Eigengewicht = 3,82 t pro Achse oder 0,21 t pro Platz.																

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

Personenwagen II. Klasse	3	—	—	—	32	—	—	—	96	—	—	—	—	8 054	24 162,00	1872	3
„ II. u. III. Klasse	5	—	—	—	8	30	—	—	40	150	—	5	10	7 244	36 220,00	1872	5
„ III. „	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	—	—	4 800	9 600,00	1875	2
„ IV. „	2	—	—	—	—	—	55	—	—	—	110	1	2	5 204	10 408,00	1872	2
„ IV. Klasse mit Zugführer-Coupé	1	—	—	—	—	—	36	—	—	—	36	1	2	5 204	5 204,00	1872	1
„ II. Klasse mit Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	5 965	5 965,00	1880	1
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	5 665	5 665,00	1880	1
Summa	15	—	—	—	—	—	—	—	152	290	146	9	18	—	—	—	15
	mit							588 Plätze = 19,600 pro Achse.									
	30 Achsen und 122,68 Tonnen Eigengewicht = 4,09 t pro Achse oder 0,21 t pro Platz.																

* Die Kosten der Maschinen-Abtheilung siehe unter „Lokomotiven".

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. 3. 4. Anzahl der Wagen mit 2 | 3 | 4 Achsen.	5. 6. 7. 8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. | II. | III. | IV. Klasse.	9. 10. 11. 12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. | II. | III. | IV. Klasse.	13. 14. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	Anzahl der gebremsten Achsen.	15. 16. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. | im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

Personenwagen II. u. III. Klasse . .	1	—	—	—	8	26	—	—	8	26	—	—	—	9 600	9 600,00	1873	1
„ „ „ „ „ . .	1	—	—	—	8	30	—	—	8	30	—	—	—	7 080	7 080,00	1873	1
„ „ „ „ „ . .	7	—	—	—	8	30	—	—	56	210	—	4	8	7 286	51 000,00	1873	7
Summa	9	—	—	—	—	—	—	—	72	266	—	4	8	—	—	—	9

mit 338 Plätze = 18,778 pro Achse.

18 Achsen und 69,45 Tonnen Eigengewicht = 3,86 t pro Achse oder 0,21 t pro Platz.

c. Zittau-Reichenberger Bahn.

Personenwagen I., II. u. III. Klasse .	2	—	—	6	8	20	—	12	16	40	—	—	—	9 597	19 194,00	1857	2
„ I. u. III. Klasse . .	2	—	—	6	—	30	—	12	—	60	—	—	—	8 856	17 712,00	1857	2
„ II. u. III. „ . .	5	—	—	—	16	20	—	—	80	100	—	5	10	6 602	33 012,00	1857	5
„ „ „ „ „ . .	1	—	—	—	16	20	—	—	16	20	—	—	—	3 159	3 158,94	1865	1
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	5 461	5 460,60	1857	1
„ „ „	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	2 494	4 988,68	1862	2
Summa	13	—	—	—	—	—	—	24	112	340	—	8	16	—	—	—	13

mit 476 Plätze = 18,308 pro Achse.

26 Achsen und 102,38 Tonnen Eigengewicht = 3,94 t pro Achse oder 0,22 t pro Platz.

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

Personenwagen.	mit einer Anzahl von Plätzen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.		Jahrgang.
10	6	184	280	—	470 = 0,585	Proz.	auf 1845
5	—	16	220	—	236 = 0,294	„	„ 1847
11	30	160	230	—	420 = 0,523	„	„ 1848
3	—	—	140	—	140 = 0,174	„	„ 1849
9	24	174	100	—	298 = 0,371	„	„ 1850
5	24	120	—	—	144 = 0,179	„	„ 1851
11	18	48	440	—	506 = 0,630	„	„ 1852
8	18	94	258	—	370 = 0,461	„	„ 1853
8	—	56	364	—	420 = 0,523	„	„ 1854
8	24	128	240	—	392 = 0,488	„	„ 1855
13	6	208	330	—	544 = 0,678	„	„ 1856
5	24	128	40	—	192 = 0,239	„	„ 1857
5	18	90	108	—	216 = 0,269	„	„ 1858
12	42	256	110	—	408 = 0,508	„	„ 1859
6	36	192	—	—	228 = 0,284	„	„ 1860
6	—	—	240	—	240 = 0,299	„	„ 1861
37	51	358	1 280	—	1 689 = 2,103	„	„ 1862
2	12	64	—	—	76 = 0,095	„	„ 1863
16	24	192	434	—	650 = 0,809	„	„ 1864
125	246	1 012	3 052	—	4 310 = 5,367	„	„ 1865

Personenwagen.	mit einer Anzahl von Plätzen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.		Jahrgang.
31	—	64	1 380	40	1 484 = 1,848	Proz.	auf 1866
48	45	360	1 440	—	1 845 = 2,297	„	„ 1867
26	41	232	800	—	1 073 = 1,336	„	„ 1868
56	92	455	1 750	—	2 297 = 2,860	„	„ 1869
156	198	1 672	3 875	—	5 745 = 7,154	„	„ 1870
11	36	156	120	—	312 = 0,389	„	„ 1871
99	156	762	1 660	1 080	3 658 = 4,555	„	„ 1872
233	220	1 496	6 470	240	8 426 = 10,492	„	„ 1873
242	185	1 400	4 625	2 775	8 985 = 11,188	„	„ 1874
356	308	2 010	9 015	2 080	13 413 = 16,702	„	„ 1875
192	128	880	5 056	1 620	7 684 = 9,568	„	„ 1876
151	91	1 375	3 980	540	5 986 = 7,454	„	„ 1877
58	96	304	855	1 380	2 635 = 3,281	„	„ 1878
6	—	30	295	—	325 = 0,405	„	„ 1879
29	—	216	974	—	1 190 = 1,482	„	„ 1881
14	6	87	268	—	361 = 0,450	„	„ 1882
18	—	121	421	—	542 = 0,675	„	„ 1883
72	30	235	632	1 500	2 397 = 2,985	„	„ 1884
2 103	2 235	15 385	51 482	11 255	80 307		

Von der Gesammtzahl der Plätze kamen nach Prozenten: 2,78 auf I. Klasse, 19,10 auf II. Klasse, 64,11 auf III. Klasse, 14,01 auf IV. Klasse.

Auf normal- und schmalspurige Bahnen vertheilt, ergaben sich von den vorhandenen Plätzen:

a) für normalspurige Bahnen: 2,82 % auf I. Klasse, 19,19 % auf II. Klasse, 63,78 % auf III. Klasse, 14,21 % auf IV. Klasse.

b) für schmalspurige Bahnen: 12,85 % auf II. Klasse und 87,15 % auf III. Klasse.

Von den vorhandenen Personenwagen für normalspurige Staatsbahnen sind eingerichtet:

für Dampfheizung 1 107*) Wagen mit 41 263 Plätzen und zwar:

1 662	Plätze	I. Klasse = 74,36	Prozent	der vorhandenen Plätze.
9 032	„	II. „ = 59,48	„	
30 569	„	III. „ = 60,52	„	

für Briquettesheizung 158 Wagen mit 5 518 Plätzen und zwar:

261	Plätze	I. Klasse = 11,68	Prozent	der vorhandenen Plätze.
1 806	„	II. „ = 11,89	„	
3 451	„	III. „ = 6,82	„	

für Ofenheizung 269**) Wagen mit 13 503 Plätzen und zwar:

19	Plätze	I. Klasse = 0,68	Prozent	der vorhandenen Plätze.
8	„	II. „ = 0,05	„	
2 221	„	III. „ = 4,40	„	
11 255	„	IV. „ = 100,00	„	

für Gasbeleuchtung 528 Wagen mit 20 601 Plätzen und zwar:

1 059	Plätze	I. Klasse = 47,38	Prozent	der vorhandenen Plätze.
5 615	„	II. „ = 36,96	„	
11 887	„	III. „ = 23,54	„	
2 040	„	IV. „ = 18,12	„	

In den Personenwagen der schmalspurigen Bahnen ist die Ofenheizung eingeführt.

*) Hiervon haben 31 Wagen für den Durchgangsverkehr mit 191 Plätze I. Klasse und 684 Plätze II. Klasse = zusammen 875 Plätze zugleich noch Einrichtung für Briquettesheizung.

**) Hiervon haben 21 Wagen in den Coupés II. Klasse Briquettesheizung, welche mit 174 Plätzen unter den Plätzen mit Briquettesheizung enthalten sind.

D.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

GEPÄCK- UND GÜTER- ETC. WAGEN

MIT ANGABE IHRER TRAGFÄHIGKEIT UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a) für normalspurige Bahnen.
   - b) für schmalspurige Bahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1884.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Tragfähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			

1. Staats-Eisenbahnen.

a) für normalspurige Bahnen.

Passagiergepäckwagen	2	—	—	5,0	10,0	2	4	3 478	6 955,20	1860 1861	1 1
„	10	—	—	„	50,0	10	20	2 982	29 815,00	1862	10
„	5	—	—	„	25,0	5	10	2 957	14 785,00	1863	5
„	2	—	—	„	10,0	2	4	3 121	6 242,00	1864	2
„	16	—	—	„	80,0	16	32	2 765	44 239,28	1865	16
„	3	—	—	„	15,0	3	6	2 766	8 299,48	1866	3
„	7	—	—	„	35,0	7	14	3 849	26 939,62	1868	7
„	4	—	—	„	20,0	4	8	2 639	10 555,70	1869	4
„	18	—	—	„	90,0	18	36	3 044	54 795,60	1870	18
„	29	—	—	„	145,0	29	58	3 255	94 394,74	1871	29
„	26	—	—	„	130,0	26	52	3 000	78 010,41	1872	26
„	32	—	—	„	160,0	32	64	3 444	110 201,87	1873	32
„	53	—	—	„	265,0	53	106	43 à 3 812 10 à 7 130	235 216,02	1874	53
„	49	—	—	„	245,0	49	98	3 474	170 202,52	1875	49
„	28	—	—	„	140,0	28	56	3 493	97 807,52	1876	28
„	33	—	—	„	165,0	33	66	2 917	96 274,97	1877	33
„	1	—	—	„	5,0	1	2	2 774	2 774,46	1878	1
„	4	—	—	„	20,0	4	8	2 455	9 818,15	1880	4
„	1	—	—	„	5,0	1	2	2 430	2 429,60	1881	1
„	1	—	—	„	5,0	1	2	2 899	2 899,11	1882	1
„	4	—	—	„	20,0	4	8	2 879	11 515,40	1883	4
„	3	—	—	„	15,0	3	6	2 900	8 699,85	1884	3
„	—	9	—	5,0	45,0	9	18	3 900	35 100,00	1855 1857 1858 1860	1 3 4 1
Summa	331	9	—	—	1 700,0	340	680	—	—	—	340
	mit 689 Achsen und 2 437,8 Tonnen Eigengewicht = 3,54 t pro Achse.										
bedeckte* Güterwagen	2	—	—	5,0	10,0	2	4	4 461	8 922,00	1845	2
„	1	—	—	„	5,0	—	—	4 275	4 275,00	1846	1
„	3	—	—	„	15,0	1	2	3 555	10 665,00	1847	3
„	4	—	—	„	20,0	2	4	3 676	14 705,00	1848	4
„	3	—	—	„	15,0	2	4	3 110	9 330,00	1849	3
„	16	—	—	„	80,0	—	—	2 850	45 600,00	1850	16
„	9	—	—	„	45,0	1	2	2 995	26 955,50	1851	9
„	53	—	—	„	265,0	23	46	2 983	158 097,10	1852	53
„	60	—	—	„	300,0	25	50	2 887	173 223,20	1853	60
„	10	—	—	„	50,0	—	—	2 641	26 408,33	1854	10
„	13	—	—	„	65,0	—	—	3 005	39 069,81	1855	13
„	74	—	—	„	370,0	69	138	3 198	236 670,95	1856	74
„	56	—	—	„	280,0	44	88	2 860	160 161,74	1857	56
„	22	—	—	„	110,0	18	36	2 547	56 027,85	1858	22
„	28	—	—	„	140,0	17	34	2 866	80 259,81	1859	28
„	25	—	—	„	125,0	15	30	2 438	60 941,76	1860	25
„	31	—	—	„	155,0	16	32	2 298	71 239,58	1861	31
„	54	—	—	„	270,0	52	104	2 560	138 255,11	1862	54
„	107	—	—	„	535,0	96	192	2 375	254 105,26	1863	107

*) Unter den bedeckten Güterwagen befinden sich 182 Wagen à 5,0 t und 9 W- Tragfähigkeit, welche als Gepäck-Beiwagen bez. Eilgutwagen für Personenzüge dienen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Tragfähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			
bedeckte Güterwagen	193	—	—	5,0	965,0	147	294	2 147	414 360,87	1864	193
„	177	—	—	„	885,0	68	136	2 121	375 332,90	1865	177
„	63	—	—	„	315,0	46	92	2 078	130 918,78	1866	63
„	125	—	—	„	625,0	70	140	2 093	261 629,14	1867	125
„	270	—	—	„	1 350,0	110	220	2 195	592 672,15	1868	270
„	64	—	—	„	320,0	51	102	1 908	122 097,14	1869	64
„	211	—	—	„	1 055,0	87	174	2 337	493 178,97	1870	211
„	269	—	—	„	1 345,0	136	272	2 287	615 148,07	1871	269
„	397	—	—	„	1 985,0	220	440	2 601	1 032 530,63	1872	397
„	495	—	—	„	2 475,0	253	506	2 774	1 373 348,79	1873	495
„	324	—	—	„	1 620,0	152	304	2 865	928 399,63	1874	324
„	313	—	—	„	1 565,0	148	296	2 433	761 515,00	1875	313
„	42	—	—	„	210,0	35	70	{12 à 2 692 30 à 1 995}	92 156,57	1876	42
„	14	—	—	„	70,0	6	12	1 925	26 946,24	1877	14
„	4	—	—	10,0	40,0	4	8	2 337	9 349,60	1865	4
„	97	—	—	„	970,0	47	94	3 435	333 186,77	1866	97
„	99	—	—	„	990,0	25	50	3 001	297 120,00	1867	99
„	98	—	—	„	980,0	39	78	3 232	316 770,00	1868	98
„	62	—	—	„	620,0	50	100	2 940	182 287,81	1869	62
„	122	—	—	„	1 220,0	—	—	3 039	370 758,00	1870 1871	49 73
„	100	—	—	„	1 000,0	30	60	3 311	331 050,00	1872	100
„	1	—	—	„	10,0	—	—	2 880	2 880,00	1873	1
„	142	—	—	„	1 420,0	33	66	3 138	445 665,60	1874	142
„	53	—	—	„	530,0	15	30	2 855	151 335,00	1875	53
„	262	—	—	„	2 620,0	81	162	2 311	605 540,49	1876	262
„	291	—	—	„	2 910,0	176	352	2 299	669 073,25	1877	291
„	473	—	—	„	4 730,0	238	476	2 268	1 072 639,07	1878	473
„	94	—	—	„	940,0	35	70	2 000	188 002,00	1879	94
„	334	—	—	„	3 340,0	165	330	1 921	641 763,18	1880	334
„	157	—	—	„	1 570,0	77	154	1 979	310 644,59	1881	157
„	165	—	—	„	1 650,0	85	170	2 046	337 598,12	1882	165
„	185	—	—	„	1 850,0	98	196	2 326	430 326,10	1883	185
„	109	—	—	„	1 090,0	49	98	2 419	263 694,71	1884	109
„	—	4	—	10,0	40,0	4	8	4 458	17 830,50	1852	4
„	—	5	—	„	50,0	5	10	7 500*	37 500,00	1853	5
„	—	31	—	„	310,0	5	10	3 416	105 900,00	1854	31
„	—	40	—	„	400,0	9	18	3 605	144 182,18	1855	40
„	—	28	—	„	280,0	1	2	3 628	101 570,84	1856	28
„	—	39	—	„	390,0	1	2	3 285	128 128,13	1857	39
„	—	18	—	„	180,0	11	22	3 566	64 187,98	1858	18
„	—	37	—	„	370,0	—	—	2 930	108 411,17	1859	37
„	—	23	—	„	230,0	—	—	2 631	60 507,70	1860	23
„	—	73	—	„	730,0	—	—	2 559	186 772,12	1861	73
„	—	5	—	„	50,0	—	—	2 626	13 130,92	1862	5
„	—	1	—	„	10,0	—	—	2 324	2 323,98	1863	1
„	—	5	—	„	50,0	—	—	2 209	11 045,08	1864 1867 1869	2 1 2
„	—	10	—	15,0	150,0	—	—	2 960	29 595,92	1881	10
„	—	30	—	„	450,0	—	—	3 204	96 120,18	1882	30

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Tragfähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		**Jahr der Anschaffung.**	**Stückzahl pro Jahr und in Sa**
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			
bedeckte Güterwagen	—	25	—	15,0	375,0	—	—	3 683	92 070,52	1883	25
„	—	—	1	10,0	10,0	—	—	6 630	6 630,00	1847	1
„	—	—	1	„	10,0	—	—	5 868	5 868,40	1859	1
„	—	—	4	„	40,0	—	—	5 881	23 524,18	1870	4
„	—	—	2	„	20,0	—	—	4 722	9 444,85	1877	2
„	—	—	25	„	250,0	—	—	4 665	116 630,00	1878	25
„	—	—	13	„	130,0	—	—	4 074	52 963,42	1879	13
„	—	—	2	„	20,0	—	—	3 355	6 709,30	1880	2
„ (z. Pferdetransp.)	6	—	—	5,0	30,0	6	12	2 337	14 024,34	1865	6
„ (z. Viehtransp.)	2	—	—	5,0	10,0	—	—	2 340	4 680,00	1853 1858	1 1
„ „	2	—	—	„	10,0	—	—	1 923	3 846,03	1877	2
„ „	7	—	—	„	35,0	—	—	2 216	15 514,77	1879	7
„ „	2	—	—	„	10,0	—	—	2 154	4 307,81	1880	2
„ „	1	—	—	„	5,0	—	—	2 289	2 289,33	1881	1
„ „	1	—	—	„	5,0	—	—	2 311	2 311,40	1882	1
„ „	1	—	—	„	5,0	—	—	2 239	2 239,07	1884	1
Summa der bedeckten Güterwagen . . .	6 398	374	48	—	50 775,0	3 201	6 402	—	—	—	6 820
	mit 14 110 Achsen und 39 867,1 Tonnen Eigengewicht = 2,83 t pro Achse.										
340 Passagiergepäckwagen mit	689 Achsen und 2 437,8 Tonnen Eigengewicht,										
6 820 bedeckte Güterwagen „	14 110 „ „ 39 867,1 „ „										
	14 799 Achsen und 42 304,9 Tonnen Eigengewicht = 2,86 t pro Achse.										
offene* Güterwagen	2	—	—	5,0	10,0	—	—	1 801	3 601,00	1844 1845	1 1
„	1	—	—	„	5,0	—	—	1 801	1 801,00	1846	1
„	3	—	—	„	15,0	—	—	2 035	6 106,48	1847	3
„	5	—	—	„	25,0	2	4	1 933	9 665,68	1848	5
„	5	—	—	„	25,0	—	—	1 800	9 000,00	1849 1850	3 2
„	10	—	—	„	50,0	—	—	1 774	17 741,12	1851	10
„	16	—	—	„	80,0	5	10	1 381	22 089,92	1852	16
„	16	—	—	„	80,0	4	8	1 866	29 863,89	1853	16
„	13	—	—	„	65,0	3	6	1 843	23 961,62	1854	13
„	67	—	—	„	335,0	22	44	2 940	196 970,21	1855	67
„	87	—	—	„	435,0	31	62	2 318	201 672,62	1856	87
„	29	—	—	„	145,0	2	4	2 015	58 427,84	1857	29
„	79	—	—	„	395,0	24	48	2 022	159 738,84	1858	79
„	18	—	—	„	90,0	8	16	1 883	33 894,51	1859	18
„	25	—	—	„	125,0	9	18	1 672	41 808,40	1860	25
„	43	—	—	„	215,0	29	58	1 802	77 472,45	1861	43
„	128	—	—	„	640,0	110	220	1 836	235 066,71	1862	128
„	100	—	—	„	500,0	78	156	1 482	148 200,31	1863	100
„	43	—	—	„	215,0	13	26	1 524	65 547,75	1864	43
„	53	—	—	„	265,0	27	54	1 504	79 732,60	1865	53
„	122	—	—	„	610,0	25	50	1 535	187 274,85	1866	122
„	77	—	—	„	385,0	49	98	1 494	115 041,09	1867	77
„	27	—	—	„	135,0	8	16	1 301	35 120,23	1868	27
„	23	—	—	„	115 0	9	18	1 236	28 417,87	1869	23
„	8	—	—	„	40.0	2	4	1 172	9 373,28	1870	8

*) Unter den zweiachsigen offenen Güterwagen befinden sich 5 Stück à 10,0 t Tragfähigkeit zusammen 21 Stück mit 180,0 t Tragfähigkeit zum Viehtransport.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Tragfähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			
offene											
Güterwagen	8	—	—	5,0	40,0	1	2	1 838	14 700,00	1873 1874 1875	2 4 2
Zweigbahnwagen	2	—	—	,,	10,0	2	4	1 074	2 148,20	1877	2
,,	5	—	—	,,	25,0	5	10	939	4 696,35	1878	5
,,	68	—	—	,,	340,0	68	136	877	59 629,57	1879 1880	34 34
,,	25	—	—	,,	125,0	25	50	983	24 578,70	1881	25
,,	5	—	—	,,	25,0	5	10	1 028	5 138,10	1882	5
Güterwagen	40	—	—	6,0	240,0	8	16	2 278	91 104,00	1866	40
,,	31	—	—	10,0	310,0	5	10	2 334	72 341,61	1854	31
,,	61	—	—	,,	610,0	15	30	2 274	138 713,74	1855	61
,,	19	—	—	,,	190,0	5	10	2 169	41 202,47	1856	19
,,	126	—	—	,,	1 260,0	53	106	2 441	307 563,75	1857	126
,,	64	—	—	,,	640,0	28	56	2 476	158 482,80	1858	64
,,	26	—	—	,,	260,0	9	18	2 255	58 634,05	1859	26
,,	58	—	—	,,	580,0	16	32	1 874	108 718,84	1860	58
,,	270	—	—	,,	2 700,0	227	454	2 116	571 360,59	1861	270
,,	259	—	—	,,	2 590,0	99	198	2 035	527 145,93	1862	259
,,	108	—	—	,,	1 080,0	86	172	1 980	213 884,45	1863	108
,,	129	—	—	,,	1 290,0	77	154	1 928	248 663,87	1864	129
,,	279	—	—	,,	2 790,0	103	206	2 183	609 048,72	1865	279
,,	389	—	—	,,	3 890,0	212	424	2 327	905 362,45	1866	389
,,	225	—	—	,,	2 250,0	88	176	2 405	541 100,77	1867	225
,,	104	—	—	,,	1 040,0	68	136	2 081	216 460,72	1868	104
,,	291	—	—	,,	2 910,0	90	180	1 988	578 616,64	1869	291
,,	395	—	—	,,	3 950,0	177	354	2 047	808 755,05	1870	395
,,	577	—	—	,,	5 770,0	272	544	2 114	1 219 565,07	1871	577
,,	1204	—	—	,,	12 040,0	384	768	2 276	2 740 395,46	1872	1 204
,,	1296*	—	—	,,	12 960,0	516	1 032	2 594	3 362 448,39	1873	1 296
,,	975	—	—	,,	9 750,0	402	804	2 635	2 569 127,68	1874	975
,,	811	—	—	,,	8 110,0	223	446	2 285	1 852 798,01	1875	811
,,	347	—	—	,,	3 470,0	121	242	1 853	643 122,34	1876	347
,,	189	—	—	,,	1 890,0	62	124	1 788	337 837,84	1877	189
,,	101	—	—	,,	1 010,0	52	104	1 660	167 644,62	1878	101
,,	137	—	—	,,	1 370,0	66	132	1 516	207 705,74	1879	137
,,	199	—	—	,,	1 990,0	99	198	1 689	336 089,22	1880	199
,,	432	—	—	,,	4 320,0	201	402	1 512	653 212,83	1881	432
,,	306	—	—	,,	3 060,0	152	304	1 683	515 129,00	1882	306
,,	783	—	—	,,	7 830,0	409	818	1 590	1 244 580,84	1883	783
,,	473	—	—	,,	4 730,0	230	460	1 854	876 879,00	1884	473
,,	1	—	—	13,0	13,0	—	—	2 128	2 128,46	1881	1
,,	10	—	—	15,0	150,0	—	—	2 336	23 355,00	1865	10
,,	72	—	—	,,	1 080,0	18	36	2 460	177 135,00	1866	72
,,	3	—	—	,,	45,0	3	6	2 820	8 460,00	1867	3
,,	50	—	—	,,	750,0	17	34	2 503	125 160,00	1868	50
,,	1	—	—	,,	15,0	—	—	2 340	2 340,00	1875	1
,,	24	—	—	,,	360,0	—	—	1 469	35 265,11	1883	24
,,	—	1	—	10,0	10,0	—	—	3 000	3 000,00	1855	1
,,	—	15	—	15,0	225,0	—	—	2 262	33 923,83	1880	15
,,	—	12	—	,,	180,0	—	—	2 917	35 005,86	1882	12
,,	—	2	—	,,	30,0	—	—	2 651	5 302,48	1883	2

*) 4 Wagen dienen *als Untergestelle für* versetzbare Wagenkästen von schmalspurigen Bahnen.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Tragfähigkeit durchschnittlich pro Wagen. (Tonnen.)	6. Tragfähigkeit im Ganzen. (Tonnen.)	7. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	8. Anzahl der gebremsten Achsen.	9. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. (Mark.)	10. Anschaffungskosten im Ganzen. (Mark.)	11. Jahr der Anschaffung.	12. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
offene											
Güterwagen	—	—	3	10,0	30,0	—	—	3 351	10 054,06	1870	3
„	—	—	3	„	30,0	—	—	6 125	18 374,52	1873	3
„	—	—	13	„	130,0	—	—	5 852	76 074,26	1874	13
„	—	—	3	20,0	60,0	—	—	4 660	13 979,22	1870	3
„	—	—	4	„	80,0	—	—	7 317	29 269,00	1873	4
„	—	—	11	„	220,0	—	—	3 017	33 183,96	1880	11
Bauwagen	1	—	—	4,0	4,0	1	2	1 788	1 787,50	1846	1
„	444	—	—	5,0	2 220,0	243	486	1 159	514 677,91	1842 bis 1873	444
„	—	1	—	7,5	7,5	1	2	3 005	3 005,00	1852	1
Summa der offenen Güterwagen	12 423	31	37	—	118 084,5	5 404	10 808	—	—	—	12 491
	mit 25 087 Achsen und 61 206,0 Tonnen Eigengewicht = 2,44 t pro Achse.										
Sa. d. Gepäck- u. Güterwagen für normalspurige Bahnen	19 152	414	85	—	170 559,5	8 945	17 890	—	—	—	19 651

(340 Passagiergepäckwagen, 19 311 Güterwagen) 19 651†) Wagen mit {103 510,9 Tonnen Eigengewicht, 39 886 Achsen (pro Achse 4,28 t Tragfähigkeit und 2,60 t Wagengewicht).

b) **für schmalspurige Bahnen.**

bedeckte											
Zugführer- u. Gepäckwagen	2	—	—	5,0	10,0	2	4	1 450	2 900,00	1881 1883	1 1
Zugführer- u. Gepäckwagen mit Postraum*	7	—	—	„	35,0	7	14	1 571	10 995,00	1884	7
Güterwagen	19	—	—	„	95,0	18	36	1 411	26 817,08	1881 1882 1883	6 6 7
„	23	—	—	„	115,0	3	6	1 169	26 895,55	1884	23
„	—	—	1**	10,0	10,0	—	—	2 204	2 203,75	1884	1
offene											
Güterwagen	71	—	—	5,0	355,0	60	120	1 252	88 925,22	1881 1882 1883	12 50 9
„	123	—	—	„	615,0	46	92	1 058	130 181,48	1884	123
„ (z. Rübentransp.)	70	—	—	„	350,0	18	36	870	60 923,01	1884	70
„ (z. Langholztransp.)	20	—	—	„	100,0	—	—	679	13 572,78	1881 1882 1884	5 1 14
„ (z. Viehtransp.)	19	—	—	„	95,0	19	38	1 318	25 047,98	1882 1883 1884	3 3 13
„	—	—	2	7,5	15,0	—	—	1 454	2 908,67	1882	2
„	—	—	1**	10,0	10,0	—	—	1 975	1 974,79	1884	1
Sa. d. Güterwagen für schmalspur. Bahn.	354	—	4	—	1 805,0	173	346	—	—	—	358

(52 bed. Güterwagen, 306 off. „) 358 Wagen mit {756,1 Tonnen Eigengewicht, 724 Achsen (pro Achse 2,49 t Tragfähigkeit und 1,04 t Wagengewicht).

Summa aller Gepäck- und Güterwagen	19 506	414	89	—	172 364,5	9 118	18 236	—	—	—	20 009

20 009 Wagen mit {104 267,0 Tonnen Eigengewicht, 40 610 Achsen (pro Achse 4,24 t Tragfähigkeit und 2,57 t Wagengewicht).

*) Ausserdem wird 1 bedeckter Güterwagen zu Postzwecken benutzt.
**) Diese Wagen haben einen versetzbaren Wagenkasten zum Transport auf normalspurigen Untergestellen.
†) Ausserdem sind dem Güterwagenpark der Staatsbahnen von Privaten überwiesen:
85 bedeckte Güterwagen mit zus. 171 Achsen und 855,0 Tonnen Tragfähigkeit,
64 „ „ „ „ 134 „ „ 685,0 „ „
149 Stück Güterwagen mit zus. 305 Achsen und 1 540,0 Tonnen Tragfähigkeit.
Von der Reichspostverwaltung sind überwiesen:
119 Wagen mit 313 Achsen für normalspurige Bahnen 1 mit 4 Achsen für schmalspurige Bahnen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Tragfähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

Passagiergepäckwagen	1	—	—	5,0	5,0	1	2	6 044	6 044,00	1872	1
„ mit Postraum	1	—	—	„	5,0	1	2	6 044	6 044,00	1872	1
bedeckte											
Güterwagen	15	—	—	10,0	150,0	5	10	3 384	50 760,00	1872	15
„	25	—	—	„	250,0	12	24	3 189	79 733,72	1883 1884	6 19
offene											
Güterwagen	110	—	—	10,0	1 100,0	20	40	2 725	299 740,00	1872	110
„	199	—	—	„	1 990,0	83	166	3 101	620 166,25	1873	199
„	1	—	—	„	10,0	1	2			1874	1
„	5	—	—	„	50,0	3	6	2 206	11 030,26	1880	5
„	5	—	—	„	50,0	—	—	1 757	8 783,09	1881	5
„	150	—	—	„	1 500,0	30	60	2 145	321 774,38	1882	150
„	50	—	—	„	500,0	50	100	2 384	119 210,91	1884	50
Summa der Gepäck- und Güterwagen	562	—	—	—	5 610,0	206	412	—	—	—	562

562 Wagen mit {3 005,3 Tonnen Eigengewicht, 1 124 Achsen (pro Achse 4,99 t Tragfähigkeit und 2,67 t Wagengewicht).

Ausserdem 10 Stück zweiachsige Bauwagen mit 2 Bremsen, zusammen 50,0 Tonnen Tragfähigkeit, 27,9 Tonnen Eigengewicht und 13 500 Mark Anschaffungskosten.

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

Passagiergepäckwagen mit Postraum	2	—	—	5,0	10,0	2	4	5 160	10 320,00	1874	2
bedeckte											
Güterwagen	18	—	—	5,0	90,0	5	10	3 580	64 440,00	1873	18
offene											
Güterwagen	168	—	—	10,0	1 680,0	65	130	3 144	528 189,85	1873	168
„	82	—	—	„	820,0	35	70	3 184	261 060,00	1874	82
Summa der Gepäck- und Güterwagen	270	—	—	—	2 600,0	107	214	—	—	—	270

270 Wagen mit {1 303,1 Tonnen Eigengewicht, 540 Achsen (pro Achse 4,81 t Tragfähigkeit und 2,41 t Wagengewicht).

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Tragfähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		**Jahr der Anschaffung.**	**Stückzahl pro Jahr und in Sa.**
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			
c. Zittau-Reichenberger Bahn.											
Passagiergepäckwagen	3	—	—	5,0	15,0	3	6	2 923	8 768,25	1856	3
bedeckte* Güterwagen	21	—	—	5,0	105,0	9	18	2 629	55 212,08	1856	21
„	10	—	—	„	50,0	10	20	2 430	24 301,80	1863	10
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 614	2 614,46	1867	1
offene Güterwagen	16	—	—	5,0	80,0	7	14	2 124	33 984,21	1857	16
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 124	2 124,01	1866	1
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 124	2 124,02	1867	1
„	22	—	—	10,0	220,0	7	14	2 482	54 600,02	1856	22
„	7	—	—	„	70,0	7	14	2 482	17 372,74	1857	7
„	1	—	—	„	10,0	1	2	2 482	2 481,82	1864	1
„	1	—	—	„	10,0	1	2	2 482	2 481,82	1873	1
„	2	—	—	„	20,0	2	4	2 124	4 248,02	1876	2
„	4	—	—	„	40,0	3	6	2 482	9 927,28	1880	4
„	3	—	—	„	30,0	2	4	2 363	7 087,65	1882	3
„	13	—	—	„	130,0	5	10	1 548	20 130,29	1883	13
„	9	—	—	„	90,0	5	10	1 646	14 815,61	1884	9
Summa der Gepäck- und Güterwagen	115	—	—	—	885,0	62	124	—	—	—	115

115 Wagen mit { 581,2 Tonnen Eigengewicht, 230 Achsen (pro Achse 3,85 t Tragfähigkeit und 2,53 t Wagengewicht).

*) Ein bedeckter Güterwagen dient als Gepäck-Beiwagen für Personenzüge.

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

Gepäck- und Güterwagen.				Tragfähigkeit.			Gepäck- und Güterwagen.				Tragfähigkeit.			
bedeckte	offene	zusammen		Achsen	Tonnen		Jahrgang.	bedeckte	offene	zusammen		Achsen	Tonnen		Jahrgang.
—	1	1	mit	2	5,0 = 0,008	Proz.	auf 1842	113	235	348	mit	697	2 285,0 = 1,326	Proz.	auf 1863
—	3	3	„	6	15,0 = 0,009	„	„ 1843	197	181	378	„	758	2 545,0 = 1,476	„	„ 1864
—	1	1	„	2	5,0 = 0,003	„	„ 1844	203	355	558	„	1 116	4 305,0 = 2,498	„	„ 1865
2	10	12	„	24	60,0 = 0,035	„	„ 1845	163	645	808	„	1 616	7 230,0 = 4,195	„	„ 1866
1	5	6	„	12	29,0 = 0,017	„	„ 1846	225	335	560	„	1 121	4 455,0 = 2,585	„	„ 1867
4	18	22	„	46	115,0 = 0,067	„	„ 1847	375	189	564	„	1 128	4 330,0 = 2,512	„	„ 1868
4	25	29	„	58	145,0 = 0,084	„	„ 1848	132	325	457	„	916	4 060,0 = 2,355	„	„ 1869
3	12	15	„	30	75,0 = 0,043	„	„ 1849	282	410	692	„	1 404	5 760,0 = 3,346	„	„ 1870
16	5	21	„	42	105,0 = 0,061	„	„ 1850	371	577	948	„	1 896	7 990,0 = 4,635	„	„ 1871
9	27	36	„	72	180,0 = 0,104	„	„ 1851	523	1 205	1 728	„	3 456	15 160,0 = 8,795	„	„ 1872
57	61	118	„	241	612,5 = 0,355	„	„ 1852	528	1 316	1 844	„	3 702	15 780,0 = 9,155	„	„ 1873
66	45	111	„	227	580,0 = 0,336	„	„ 1853	519	992	1 511	„	3 048	13 205,0 = 7,661	„	„ 1874
41	53	94	„	219	780,0 = 0,452	„	„ 1854	415	814	1 229	„	2 458	10 475,0 = 6,077	„	„ 1875
54	144	198	„	438	1 500,0 = 0,870	„	„ 1855	332	347	679	„	1 358	6 440,0 = 3,736	„	„ 1876
102	146	248	„	524	1 475,0 = 0,856	„	„ 1856	342	191	533	„	1 070	5 075,0 = 2,944	„	„ 1877
98	177	275	„	592	2 200,0 = 1,276	„	„ 1857	499	106	605	„	1 260	6 020,0 = 3,493	„	„ 1878
45	159	204	„	430	1 430,0 = 0,830	„	„ 1858	114	171	285	„	596	2 645,0 = 1,534	„	„ 1879
66	56	122	„	283	930,0 = 0,539	„	„ 1859	342	259	601	„	1 243	5 995,0 = 3,478	„	„ 1880
50	90	140	„	304	1 105,0 = 0,641	„	„ 1860	176	475	651	„	1 312	6 308,0 = 3,660	„	„ 1881
105	336	441	„	955	3 920,0 = 2,274	„	„ 1861	203	379	582	„	1 210	5 690,0 = 3,301	„	„ 1882
69	401	470	„	945	3 670,0 = 2,129	„	„ 1862	222	821	1 043	„	2 113	10 565,0 = 6,129	„	„ 1883
								144	694	838	„	1 680	7 110,0 = 4,125	„	„ 1884
								7 212	12 797	20 009	mit	40 610	172 364,5		

Die Gepäck- und Güterwagenachsen bestanden aus:

320	Stück	Achsen	à	7,5	t	Tragfähigkeit	= 0,788	Prozent.
2	„	„	„	6,5	„	„	= 0,005	„
27 378	„	„	„	5,0	„	„	= 67,417	„
930	„	„	„	3,5	„	„	= 2,290	„
80	„	„	„	3,0	„	„	= 0,197	„
11 863	„	„	„	2,5	„	„	= 29,212	„
2	„	„	„	2,0	„	„	= 0,005	„
8	Stück	Achsen	à	1,9	t	Tragfähigkeit	= 0,020	Prozent.
27	„	„	„	1,7	„	„	= 0,066	„

40 610 Stück Achsen in Summa und zwar:

14 905 Stück Achsen unter bedeckten Wagen = 36,708 Prozent.

25 705 „ „ „ offenen „ = 63,297 „

E.

Uebersicht

DER LEISTUNGEN UND DES VERBRAUCHES

(AN HEIZMATERIAL UND REPARATURKOSTEN)

DURCH DIE

LOKOMOTIVEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a) für normalspurige Bahnen.
   - b) für schmalspurige Bahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1884.

Bedeutung der Typen in Kolonne 2 und 15:

T. = Tender-Lokomotive.
S. = Bezeichnung für Lokomotiven der normalspurigen Sekundärbahnen.
K. = Bezeichnung für Lokomotiven der schmalspurigen Bahnen.
Ch. = Betriebsstrecke Annaberg-Chemnitz.
AZ. = „ Altenburg-Zeitz.
BD. = „ Bodenbach-Dresden.
BS. = „ Bautzen-Schandau.
BiZ. = „ Bischofswerda-Zittau.
CA. = „ Chemnitz-Aue-Adorf.
CZ. = „ Chemnitz-Zwickau.
DCh. = „ Dresden-Chemnitz.
DK. = Kohlenbahnen bei Dresden.
EN. = Betriebsstrecke Elsterwerda-Nossen.
GD. = „ Görlitz-Dresden.
GG. = „ Glauchau-Gera.
GM. = „ Gaschwitz-Meuselwitz.
GP. = „ Grossenhain-Priestewitz.
GW. = „ Glauchau-Wurzen.
HF. = „ Herlasgrün-Falkenstein.
HK. = „ Hainsberg-Kipsdorf.
HCh. = „ Höhlteich-Wüstenbrand-Chemnitz.
JS. = „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg.
KKk. = Betriebsstrecke Klotzsche-Königsbrück.
KP. = „ Kamenz-Arnsdorf-Pirna.
LCh. = „ Leipzig-Borna-Chemnitz.
LDD. = „ Leipzig-Döbeln-Dresden.
LRD. = „ Leipzig-Riesa-Dresden.
LW. = „ Limbach-Wittgensdorf-Chemnitz.
LZ. = „ Leipzig-Zwickau.
NM. = „ Nossen-Moldau.
ND. = „ Neustadt-Dürrröhrsdorf.
NG. = „ Neumark-Greiz.
OD. = „ (Oschatz-) Mügeln-Döbeln.
OP. = „ Olbernhau-Pockau.
PB. = „ Pirna-Berggiesshübel.
PlG. = „ Plagwitz-Gaschwitz.
RCh. = „ Röderau-Riesa-Chemnitz.
RE. = „ Reichenbach-Plauen-Eger.
RHCh. = „ Rosswein-Hainichen-Chemnitz.
RtzFl. = Betriebsstrecke Reitzenhain-Flöha-(Chemnitz).
RP. = „ Rochlitz-Narsdorf-Penig.
RRg. = „ Radebeul-Radeburg.
SchN. = „ Schneeberg-Niederschlema.
StE. = „ Stollberg-St. Egidien.
SZ. = „ Schwarzenberg-Zwickau.
WA. = „ Weipert-Annaberg.
WM. = „ Werdau-Weida-Mehltheuer.
WS. = „ Wilkau-Saupersdorf.
WW. = „ Wolfsgefärth-Weischlitz.
ZFÖ. = „ Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz.
ZH. = „ Zwickau-Hof.
ZKl. = „ Zwota-Klingenthal.
ZL. = „ Zittau-Herrnhut-Löbau.
ZM. = „ Zittau-Markersdorf.
ZR. = „ Zittau-Reichenberg.
ZWEL. = „ Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau.

Bemerkung zu Kol. 13. Von denjenigen Lokomotiven, welche vor 1859 angeschafft sind, als auch von denen, welche später von den Privatbahnen übernommen wurden, konnte der geleistete Rangirdienst seit ihrer Anschaffung nicht ermittelt werden.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr. der Lokomotiven.	Kategorie	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	Lokomotiven-Reserve- (Dienststunden.)	Lokomotiven-Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Tonnen.)	verbraucht: Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet*) (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	Bemerk. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt)

1. Staats-Eisenbahnen.

a. Lokomotiven für normalspurige Bahnen.

96	H. VI.	Dresden	24	24 425	812	367	83	657 442	223	2 717	927 299	7 501	49 206	LRD. LZ. SH.
97	„	München	24	32 752	579	685	219	610 033	256	3 600	953 985	9 779	37 913	ChZ. SH.
98	„	Berlin	24	52 415	1 104	403	297	1 162 896	440	949	966 428	9 690	44 051	LZ. SH.
99	„	Wien	24	42 868	956	180	327	1 033 058	328	1 712	1 023 226	8 994	47 768	
100	„	Prag	24	32 078	458	731	168	557 447	263	6 016	999 436	6 220	38 173	ChZ. SH.
101	„	Mainz	22	55 573	1 404	449	304	1 231 503	452	1 930	954 125	8 345	41 146	
102	„	Darmstadt	22	55 523	525	17	380	948 440	414	2 237	1 166 870	9 072	47 518	
13	„	Trier	18	55 784	1 257	439	382	1 234 871	455	1 303	731 220	7 062	32 515	
14	„	Cöln	18	66 786	374	22	421	1 112 291	456	1 028	687 790	10 586	36 630	
66	„	Coblenz	18	30 546	1 237	132	327	744 625	247	1 859	797 047	8 842	32 865	LZ. SH.
67	„	Hannover	18	41 773	144	127	414	973 681	334	1 608	720 414	12 214	31 928	
68	„	Braunschweig	18	30 264	39	—	207	520 545	238	879	719 054	9 167	28 051	
164	„	Kufstein	18	42 178	1 226	320	232	984 920	319	2 413	711 602	9 858	27 833	
163	„	Dreihundert	17	34 893	797	86	403	840 257	294	1 973	657 464	5 821	28 595	
165	„	Rhein	17	45 722	909	1 149	240	874 496	350	1 376	629 613	7 453	26 179	ChZ. SH.
166	„	Main	17	52 519	178	467	275	1 189 269	417	2 019	709 419	10 749	27 964	LZ. SH.
167	„	Metz	17	40 667	689	635	212	871 639	350	835	581 602	3 822	25 273	SH. ChZ. LZ.
168	„	Nancy	17	36 776	630	854	187	706 499	290	2 270	692 885	7 590	29 060	ChZ. SH.
169	„	Strassburg	17	54 468	915	1 285	264	1 027 664	448	489	720 793	5 715	27 588	
170	„	Paris	17	32 719	325	117	243	660 075	282	354	671 570	6 028	32 078	LZ. SH.
171	„	Carlsruhe	17	59 223	175	15	413	968 075	409	1 644	553 204	4 533	27 410	
172	„	Mühlhausen	17	39 627	4 195	182	268	844 013	346	3 553	645 586	7 742	28 017	LZ. ZH. LRD.
173	„	Waldenburg	17	41 954	1 315	311	249	957 874	332	3 628	688 519	6 805	24 045	LZ. SH.
174	„	Mylau	17	41 816	1 258	172	361	1 016 104	333	1 616	755 629	8 620	31 066	
205	„	Münster	14	21 818	216	210	604	413 109	199	256	524 547	7 220	19 198	RH.
209	„	Radeberg	14	7 809	191	72	229	157 152	68	1 594	563 710	6 317	17 506	
214	„	Teplitz	14	49 149	619	21	20	963 452	350	2 222	593 810	4 151	28 063	
215	„	Pirna	14	48 402	543	2	2	969 259	336	3 500	659 468	2 120	28 662	
216	„	Bern	14	38 252	467	6	2	687 967	274	6 236	620 590	2 476	29 312	GD.
217	„	Luzern	14	39 399	522	2	13	805 914	296	5 642	654 682	1 348	27 845	
222	„	Austria	14	54 351	636	16	10	1 067 438	383	1 418	624 144	1 940	33 681	
230	„	Hochkirch	14	51 103	576	1	3	995 312	364	3 240	645 090	2 142	28 384	
11	B. VI.	Kempten	19	42 017	419	8	137	985 097	307	1 170	724 575	8 306	31 807	
12	„	Straubing	19	41 231	396	4	184	956 690	292	1 003	723 132	6 887	35 645	
15	„	Donau	19	42 941	504	—	163	990 134	288	1 019	648 966	6 389	32 660	
22	„	Aschaffenburg	19	37 510	148	2	50	774 599	264	233	565 292	4 775	31 234	
145	„	Trient	19	40 994	404	97	222	749 870	282	1 722	655 743	3 982	34 254	BD.
146	„	Botzen	19	41 049	532	87	213	865 875	270	1 012	675 698	5 607	35 872	
147	„	Zürich	19	40 975	449	5	127	963 646	281	1 267	731 069	7 382	31 623	
148	„	Chur	19	40 808	429	6	167	927 794	290	1 637	637 027	3 966	32 913	
149	„	Mailand	19	35 720	270	33	157	731 540	242	868	692 013	8 372	29 813	
572	Hsch. VI.	Lauter	9	40 080	691	708	102	1 117 850	398	1 972	263 503	1 564	11 906	
573	„	Wurzen	9	46 929	972	758	116	1 308 638	425	421	219 862	1 442	14 547	
574	„	Oschatz	9	36 676	666	547	87	1 056 935	316	4 635	333 231	1 826	16 432	
575	„	Wilhelm Einert	9	40 102	555	607	96	1 125 809	391	1 183	244 374	1 729	13 506	
576	„	Frankenberg	9	36 393	736	646	83	1 030 163	358	851	264 463	1 400	12 719	
577	„	Lissabon	9	40 910	348	651	86	1 141 585	380	2 321	297 355	1 331	17 557	LRD.
578	„	Rom	8	42 956	653	710	76	1 225 977	396	2 033	281 518	992	15 581	
579	„	Florenz	8	24 738	358	404	51	692 513	226	6 128	305 369	1 127	13 940	
580	„	Neapel	8	26 976	601	466	65	767 192	281	3 184	307 066	1 087	13 569	
581	„	Düsseldorf	8	29 359	457	479	59	821 393	273	4 998	310 945	1 087	13 748	
582	„	Brüssel	8	20 238	283	360	51	560 928	173	6 525	309 281	1 089	13 645	
583	„	Wilh. Seyfferth	8	21 324	363	332	55	563 159	220	5 948	290 234	1 064	12 835	
249	H. VI^{a}.	Prometheus	23	47 113	374	30	275	878 582	299	236	799 655	7 867	44 219	
250	„	Phaëton	23	46 635	398	30	231	868 865	289	367	786 903	7 983	44 939	BD.
257	„	Aurora	22	39 244	362	20	162	736 113	270	2 481	718 461	7 280	41 687	
569	„	Saale	28	11 204	763	198	751	276 164	116	2 566	752 364	—	53 452	
570	„	Limmritz	27	16 218	1 046	406	1 373	434 640	174	280	658 953	—	53 922	EIN.
571	„	Schlema	27	27 157	194	35	681	756 855	204	2 858	634 178	—	48 975	
562	„	Schellenberg	16	36 637	945	370	489	672 599	295	693	475 152	—	25 252	
568	„	Riesa	16	33 594	1 129	314	385	622 765	267	1 992	480 924	—	24 566	LRD. LDD.
564	„	Kieritzsch	16	37 589	1 264	472	498	688 087	309	378	464 015	—	27 018	

*) Anmerkung zu Kol. 13 vergl. Titelblatt.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Kilometer. Nutz-	Leer-	Reserve- Dienststunden.	Rangir- Dienststunden.	Wagenachsen-Kilometer.	verbraucht für Lokomotiven: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) Tonnen.	Reparaturkosten Mark.	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt Kilometer.	im Rangirdienste geleistet Stunden.	an Reparaturkosten beansprucht Mark.	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden Tage.
II. VI a.	Gera	16	38 476	1 441	361	446	694 786	310	858	506 137	—	24 768		38
„	Bautzen	16	38 277	1 273	379	510	691 744	308	514	405 636	—	19 637	LRD. LDD.	42
„	Dahlen	16	37 119	1 027	381	438	684 576	302	891	475 704	—	25 870		9
„	Althen	16	35 260	796	346	389	650 318	254	895	498 554	—	23 946		69
B. VI a.	Amsterdam	27	6 535	2 681	726	1 232	121 773	116	4 799	695 240	—	49 075		143
„	Siegmar	27	9 764	4 310	1 177	1 977	189 308	175	624	636 950	—	45 838	LRD. EIN. RCh.	34
„	Triest	27	12 361	1 527	523	1 329	300 407	144	1 720	693 177	—	47 327		70
„	Borsig	26	29 291	1 362	284	446	557 326	243	930	697 993	—	50 104	LRD. LDD.	64
„	Weser	26	8 394	3 756	1 010	1 649	167 221	147	1 735	669 911	—	48 881	LRD. EIN. RCh.	81
„	Ronneburg	26	10 208	4 338	1 111	2 025	197 526	191	168	708 859	—	44 956		23
„	Schmölln	26	20 418	1 532	449	657	373 810	186	92	648 516	—	49 084		164
„	Stein	26	28 185	1 485	404	402	506 971	220	743	747 979	—	47 242		41
„	Böhlen	26	37 467	1 205	307	451	695 696	282	390	708 083	—	48 381		50
„	Posen	26	36 050	1 662	358	417	657 428	276	1 309	713 933	—	53 658		25
„	Lindau	26	27 279	890	296	314	507 365	205	3 048	654 670	—	43 477		132
„	Breitingen	19	37 554	1 042	366	446	683 105	289	736	531 605	—	30 709	LRD. LDD.	49
„	Mosel	19	17 514	1 697	683	381	308 337	161	135	502 436	—	35 140		32
„	Fährbrücke	19	24 124	812	249	328	466 592	189	3 255	577 274	—	28 601		147
„	Gustav Harkort	19	15 753	921	152	203	282 053	124	6 411	563 411	—	32 563		32
„	Elberfeld	19	32 788	1 160	305	382	625 493	248	1 957	599 261	—	28 604		87
„	Weimar	19	11 377	870	81	123	206 784	97	8 519	589 076	—	28 094		265
K. VIII.	Amerika	14	43 063	837	508	6	935 005	417	1 505	528 535	5 182	30 041		110
„	Wartburg	14	26 570	511	346	12	567 337	270	7 224	525 641	3 735	27 880		159
„	Worms	14	43 738	740	526	16	969 391	428	1 842	513 016	4 230	30 813		36
„	Ems	14	37 641	807	492	14	865 050	380	2 775	521 492	4 648	30 871	DCh.	66
„	Moskau	14	39 498	907	513	65	881 060	389	2 659	483 527	3 854	33 115		64
„	Madrid	14	32 297	683	431	9	693 132	334	3 535	469 973	3 872	28 932		109
„	Warschau	14	41 364	714	514	15	921 078	398	2 271	499 258	4 532	30 039		50
„	Kessler	14	44 697	807	566	7	1 001 156	436	1 379	480 071	4 203	26 620		34
II. III b.	Kamenz	13	19 702	1 144	499	1 150	377 669	211	1 006	367 414	11 626	23 295	KP. GD.	21
„	Spremberg	13	24 676	540	618	1 295	431 710	226	299	310 591	15 898	24 106		12
„	Röhrsdorf	13	30 280	67	813	1 644	519 070	286	88	308 371	20 622	22 544	KP.	—
„	Kottbus	13	22 076	257	518	1 249	388 215	211	883	369 298	16 738	22 882		31
„	Senftenberg	13	44 191	544	44	48	1 216 617	367	1 602	517 840	8 632	22 126		64
„	Lübben	13	21 210	5 629	658	1 320	546 537	285	869	352 822	16 184	20 531		16
„	Sorau	13	2 454	2 087	719	2 864	117 026	137	10	345 162	18 226	19 013	GD.	—
„	Pulsnitz	13	43 127	354	26	13	1 191 422	359	3 567	435 192	11 554	23 089		83
„	Fünfhundert	13	20 071	4 882	598	1 333	513 213	284	1 331	441 700	12 048	26 072		33
„	Krieg	13	5 300	1 774	583	2 314	163 812	144	967	282 442	15 667	16 563		32
„	Sedan	13	5 042	1 740	584	2 324	153 735	137	1 585	343 042	12 456	18 796	GD. BZ.	34
„	Wörth	13	20 350	5 109	658	1 267	519 559	283	1 049	296 116	16 859	20 446	GD.	27
„	Kaiser	13	20 846	5 174	575	1 153	528 421	281	1 187	305 253	10 642	19 973		25
„	Friede	13	19 720	2 030	380	1 462	450 024	205	1 083	411 614	11 140	21 018	GD. BZ. ZWEL.	35
„	Marienbad	13	21 299	5 108	685	1 358	531 712	277	817	304 219	14 702	17 175	GD.	3
„	Karlsbad	13	20 830	5 000	689	1 328	517 749	285	928	350 407	12 123	18 844		12
„	Alsen	12	23 782	594	36	121	637 946	195	1 347	266 306	16 666	16 991	GD. BZ. ZR.	18
„	Düppel	12	27 237	1 018	172	935	505 040	213	401	198 437	20 091	15 111	BZ. ZL. ZR. ZWEL.	37
„	Kissingen	12	17 584	401	808	891	1 995 152	279	2 079	302 330	9 916	20 483	BD.	39
„	Meissen	12	11 019	603	381	405	1 059 157	168	352	339 891	14 023	18 613		40
„	Dux	12	22 562	333	126	752	591 734	212	1 370	327 552	13 617	20 287	RCh.	34
„	Borna	12	18 842	677	926	835	2 118 931	294	724	334 247	9 528	19 770	BD.	30
„	Frohburg	12	35 391	396	367	1 110	1 301 338	318	1 530	506 342	7 563	18 994	LZ. ZH.	83
„	Lobstädt	12	18 985	398	965	879	2 167 726	319	819	322 506	11 122	20 432	BD.	21
„	Geithain	12	12 151	825	197	1 020	749 887	162	4 476	489 831	9 729	19 670	LZ. ZH.	177
„	Regis	12	46 922	53	51	484	1 259 731	427	1 214	472 381	6 830	18 834	CbZ. ZH.	30
„	Rochlitz	12	30 989	171	304	1 004	1 141 812	275	1 027	296 877	6 369	16 973	LZ. ZH.	121
„	Penig	12	10 082	2 302	1 119	939	240 437	136	706	230 640	15 942	15 971	BS. GD.	16
„	Wittgensdorf	12	32 863	564	274	1 041	1 210 803	300	435	357 799	10 784	16 284		43
„	Narsdorf	12	21 689	1 059	277	2 024	1 331 439	272	201	290 557	7 892	16 948		20
„	Limbach	12	14 755	561	122	1 595	924 125	203	3 509	449 754	7 262	17 414	LZ. ZH.	120
„	Rötha	12	21 572	1 233	239	1 990	1 301 254	271	815	369 659	7 024	16 670		31
„	Pegau	12	23 233	1 528	296	2 259	1 430 386	299	91	360 693	9 093	16 804		—
„	St. Privat	12	16 258	2 535	217	417	656 116	174	735	411 570	7 617	21 650		99
„	Gravelotte	12	145	146	1 050	3 884	5 793	225	2	399 487	7 949	19 399	LZ.	—
„	Bitsch	12	18 962	1 069	99	464	495 946	185	20	401 886	7 047	14 737	LZ. ZH. LCh.	2

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15
Nr. der Lokomotiven.	Kategorie	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Lokomotiven- Reserve-	Lokomotiven- Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	verbraucht Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung im Rangirdienste geleistet	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung an Reparaturkosten beansprucht	Bemerk Die Lokom liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt)
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
351	II. III b.	Breisach	12	43 775	15	3	616	1 264 264	370	1 214	439 670	4 955	23 387	ChZ. ZH.
352	„	Colmar	12	25 439	302	509	1 367	1 240 075	333	682	324 008	10 781	13 757	LZ. ZH.
353	„	Forbach	12	39 238	483	85	623	1 134 415	346	869	409 241	6 177	20 819	ChZ. ZH. GlG.
354	„	Villiers	12	22 522	332	595	1 177	1 120 654	292	1 733	333 560	8 017	14 330	
355	„	Beaumont	12	28 728	451	616	1 456	1 406 605	349	207	401 507	10 161	12 829	
356	„	Kehl	12	14 393	43	324	678	696 411	190	31	413 227	8 216	14 527	LZ. ZH.
357	„	Pfalzburg	12	21 023	120	469	1 103	1 046 677	268	4 534	317 305	12 105	13 883	
383	„	Saarburg	12	13 508	3 141	355	720	607 088	182	1 809	390 018	8 587	12 165	
384	„	Weissenburg	12	27 002	361	270	1 079	1 090 116	278	388	382 360	7 966	19 345	
385	„	Genf	12	18 668	580	883	865	2 156 300	313	598	265 438	13 569	16 441	
386	„	Thionville	12	13 290	691	417	508	1 451 509	207	65	267 286	7 218	16 003	BD.
387	„	Thann	12	25 955	299	611	433	2 715 782	352	317	273 086	15 381	18 512	
388	„	Rosswein	12	49 753	119	28	591	878 658	319	864	279 429	12 187	20 463	BZ. ZR.
389	„	Nassau	12	25 987	274	651	482	2 707 030	344	552	262 764	9 275	16 925	BD.
390	„	Nossen	12	13 026	1 461	301	783	333 879	155	1 021	341 472	5 267	17 984	GD.
391	„	Rosenthal	12	19 142	522	902	861	2 154 980	294	1 986	276 596	10 044	17 677	BD.
392	„	Wittenberg	12	31 200	347	22	593	579 389	209	2 506	238 355	15 031	19 054	BZ. ZR. ZL.
393	„	Ulm	12	44 043	339	27	516	778 811	287	1 229	251 950	17 539	18 694	
394	„	Brünn	12	48 148	443	38	588	851 766	305	1 260	522 465	3 714	22 563	BZ. ZR. ZWBL.
395	„	Pilsen	12	48 309	417	38	590	847 464	301	989	297 690	11 793	17 979	
396	„	Coburg	12	25 831	1 169	249	761	544 263	220	612	349 245	8 203	18 457	GD. BZ. ZR.
397	„	Erfurt	12	38 139	1 751	249	551	863 609	315	432	397 972	6 408	20 771	
398	„	Dessau	11	49 052	356	18	18	1 379 213	405	1 579	434 679	7 284	21 521	
399	„	Torgau	11	18 183	4 660	573	1 225	454 508	272	3 040	187 878	20 340	15 655	GD.
400	„	Deutschland	11	45 155	423	53	48	1 275 005	375	2 392	244 658	14 802	17 487	
401	„	Hörde	11	2 146	1 729	653	2 506	103 117	124	1 469	262 398	16 002	15 097	
402	„	Witten	11	22 172	4 245	604	1 244	518 234	264	2 396	302 584	6 238	17 912	GD. BZ.
403	„	Bochum	11	22 283	5 118	674	1 293	559 388	273	1 108	253 242	12 105	20 688	
404	„	Neuss	11	2 523	1 496	535	2 165	109 285	114	2 601	250 943	14 242	17 490	GD.
405	„	Gladbach	11	18 395	4 489	584	1 269	470 068	281	3 131	398 170	5 993	19 209	
673	„	Montevideo	10	19 447	10 448	1 657	688	514 901	359	1 025	189 937	3 389	11 146	ACh. DCh.
674	„	Michigan	10	32 058	2 404	437	498	920 045	346	2 952	249 638	4 947	13 954	ACh. LW. DCh.
675	„	Schwanfild	10	34 531	4 004	536	640	973 122	413	1 456	189 285	3 175	12 793	
676	„	Milwaukee	10	17 687	3 431	576	845	457 394	237	1 774	186 386	—	11 680	ACh. GlG. DCh.
677	„	Caracas	10	24 248	8 448	1 391	667	668 778	350	490	225 947	—	14 383	ACh. DCh. LW.
678	„	Providence	10	20 156	10 161	1 830	622	528 254	351	1 146	190 857	—	13 233	ACh. DCh.
679	„	Bogota	10	23 011	5 796	1 156	898	647 429	358	1 585	211 620	—	13 641	ACh. DCh. LW.
680	„	New-Haven	10	29 882	156	12	498	719 818	301	984	193 673	—	11 452	ACh. HF. LW.
681	„	Rochester	10	23 891	313	147	539	561 267	236	1 872	195 212	—	9 654	HF. ACh. LW.
682	„	Newark	10	26 964	223	11	545	490 964	243	1 874	166 711	—	9 123	
683	„	Valparaiso	10	22 579	9 850	1 713	768	597 410	375	990	198 987	—	13 710	ACh. DCh.
495	„	Bahia	7	26 291	2 395	750	462	618 790	222	3 582	240 827	4 923	7 808	RtzFl. DCh.
496	„	Cuba	7	23 554	2 047	500	1 027	710 286	246	4 799	229 087	7 138	6 518	GlG. RtzFl.
497	„	Havaña	7	41 581	1 110	55	1 368	1 205 975	395	3 443	267 223	8 817	9 090	GlG. ChZ.
498	„	Kansas	7	36 871	1 761	545	1 646	1 102 209	383	1 148	180 166	9 028	6 781	GlG. GlW.
499	„	Kentucky	7	23 469	3 052	878	1 402	815 479	323	2 285	219 466	9 410	7 937	
500	„	Memphis	7	32 744	3 245	800	546	823 026	279	2 364	216 458	5 371	7 038	RtzFl. DCh.
501	„	Prairie	7	41 347	99	4	141	1 027 804	333	5 173	237 102	2 391	7 597	
502	„	Quebec	7	22 590	61	35	112	540 621	232	306	295 091	4 727	11 071	
503	„	Santiago	7	48 467	46	1	191	1 136 761	399	2 294	259 356	2 270	8 381	LCh.
504	„	Tennessee	7	30 772	165	—	88	760 453	268	4 723	267 541	1 938	7 141	
505	„	Utah	7	50 643	—	—	167	1 242 944	404	2 751	227 648	4 914	7 910	
506	„	San Francisco	7	18 680	2 353	728	1 182	656 646	242	2 578	197 505	6 896	6 051	GlG. GlW.
26	„	Arkansas	1	48 452	1 273	394	1 687	1 299 786	455	892	1 319	25	106	
27	„	Olympia	1	34 596	1 961	386	1 447	899 076	367	433	1 789	110	76	LCh. LZ.
29	„	Omaha	1	28 605	2 760	720	1 640	839 434	322	303	1 800	53	57	GlG. GlW.
33	„	Texas	1	37 014	618	419	522	873 753	349	760	1 286	65	31	LCh. GlW.
552	„	Arizona	1	18 900	775	77	669	415 015	174	190	1 380	52	68	LCh. LZ.
376	K. III b.	Ischl	12	42 086	71	85	165	1 070 908	337	3 309	464 416	2 690	21 890	
377	„	Essen	12	47 401	40	58	151	1 130 140	386	695	396 373	3 603	20 852	ZH. ChZ. RCh.
378	„	Gastein	12	25 412	671	236	1 273	1 016 332	277	24	406 079	5 913	19 269	
379	„	Ragatz	12	37 620	47	13	138	948 317	297	942	355 163	4 475	21 941	
380	„	Pfäffers	12	43 771	318	571	1 062	1 251 862	419	215	313 348	9 331	16 045	ZH. ChZ.
381	„	Wildbad	12	47 030	33	—	117	1 155 675	382	2 612	415 170	2 212	18 968	RCh.
382	„	Genua	12	36 763	86	—	284	990 005	325	3 394	380 156	4 010	22 662	RCh. ChZ. ZH

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz- Kilometer.	Lokomotiven-Leer- Kilometer.	Reserve- Dienststunden.	Rangir- Dienststunden.	Wagenachsen- Kilometer.	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven Tonnen.	Reparaturkosten für Lokomotiven Mark.	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt Kilometer.	im Rangirdienste geleistet Stunden.	an Reparaturkosten beansprucht Mark.	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden Tage.
K. IIIb.	Stolpen	10	34 362	72	96	130	876 945	260	2 865	406 881	3 730	16 940	ZH. ChZ.	70
„	Neustadt	10	38 056	33	47	105	890 139	310	2 436	425 617	3 502	18 329	RCh. ZH. ChZ.	126
„	Ebersbach	10	35 445	391	439	674	1 025 417	339	1 960	360 228	8 430	12 864		71
„	Eybau	10	35 986	71	101	195	938 019	295	3 025	441 962	2 391	18 839		87
„	Colditz	10	39 872	123	418	754	1 131 516	385	1 779	358 515	5 799	12 542		52
„	Bockau	10	38 713	554	488	1 079	1 174 829	379	435	303 890	5 820	11 271	ZH. ChZ.	18
„	Dohna	10	29 807	193	368	718	873 222	286	1 019	370 171	6 368	12 825		42
„	Eibenstock	10	31 237	130	382	702	912 980	311	1 736	407 887	5 497	12 394		49
„	Geyer	10	37 846	182	481	869	1 096 374	360	1 604	378 549	5 592	13 286		60
„	Grünthal	10	48 667	36	74	164	1 168 677	402	2 913	386 530	3 596	18 204	ZH. RCh. ChZ.	73
„	Herrnhut	10	47 662	18	85	204	1 157 885	404	2 925	442 461	3 144	20 035		70
„	Kohren	10	35 852	209	481	843	1 027 017	371	1 880	257 336	4 420	12 719	ZH. ChZ.	55
„	Hartha	10	28 593	—	—	194	720 853	242	2 596	437 349	2 473	20 777	RCh. ChZ. ZH.	39
„	Brandis	10	22 176	512	276	1 035	864 888	249	221	332 645	5 916	15 030	ZH. LZ. ChZ.	19
Schw. IIIb.	Boston	11	38 042	2 162	1 051	322	780 314	334	1 785	311 822	7 852	12 849	RE.	45
„	Chicago	11	23 327	1 363	400	590	418 377	235	2 107	325 819	8 909	14 119	RE. ZFÖ.	59
„	Jackson	11	25 389	378	617	1 230	838 712	275	1 890	305 852	8 591	15 030	WW.	75
„	Montreal	11	17 543	1 217	416	504	550 392	189	1 857	347 608	9 484	13 351	SZ. WW. ZFÖ.	50
„	Brooklyn	11	32 229	2 531	703	766	714 252	321	1 576	289 053	6 952	12 691	RE.	40
„	New-York	11	28 456	382	730	1 314	929 319	310	1 772	260 465	10 996	12 817	WW.	52
„	Philadelphia	11	27 034	576	689	1 333	878 565	305	1 649	318 483	9 082	13 189		65
„	Richmond	11	18 851	348	285	387	418 880	163	1 730	333 721	4 560	11 889	RE. ZFÖ.	59
„	Washington	11	39 419	1 049	1 123	819	835 850	386	113	271 797	8 397	12 203	ZFÖ. WW.	1
„	Cincinnati	11	36 748	505	255	1 077	694 349	338	1 836	421 859	3 472	13 256	RE.	48
„	Albany	11	28 792	2 044	817	627	596 839	292	2 163	306 715	6 225	13 463		81
„	Baltimore	11	37 437	937	1 009	592	698 500	359	2 133	326 356	6 236	12 968	ZFÖ.	54
„	Buffalo	11	33 946	3 461	799	943	711 145	366	236	324 893	8 203	13 337	RE.	18
„	Charleston	11	39 224	1 043	1 154	866	854 893	394	1 489	337 386	9 543	13 332	ZFÖ. WW.	35
„	Cleveland	11	29 794	1 946	846	529	624 030	310	1 999	270 363	7 480	12 428	RE.	76
„	Detroit	11	31 925	1 013	335	897	653 723	280	780	328 786	7 266	13 129	RE. SZ. ZH.	45
„	St. Louis	11	25 667	441	456	567	462 965	246	1 773	333 179	3 848	13 570	ZFÖ. RE.	46
„	Mobile	11	33 823	2 362	832	678	671 558	337	737	339 307	5 648	12 829	RE. IIF.	54
„	Louisville	11	34 004	656	904	1 489	1 092 329	356	121	365 750	5 783	14 317	WW.	—
„	New-Orleans	11	27 028	1 083	647	1 323	883 217	310	422	295 273	8 967	12 887	WW. ZFÖ.	24
„	Ottawa	11	18 023	946	376	1 080	560 456	194	3 150	312 199	5 186	11 523	WW. SZ.	67
„	Pittsburg	11	30 053	356	226	837	608 268	281	1 606	354 327	5 763	11 999	RE. ACh.	56
„	Madison	9	30 662	254	402	1 031	552 671	248	2 817	224 276	—	9 071		71
„	Maine	9	34 476	289	770	869	632 037	271	1 098	244 049	—	10 402		29
„	Merida	8	27 044	239	132	983	512 811	233	3 097	247 707	—	6 374		87
„	Margarita	8	33 173	187	977	836	603 164	243	2 930	175 212	—	5 148		68
„	Minnesota	8	30 153	381	848	816	554 518	239	4 048	260 364	—	6 806	GlW. RP.	96
„	Montana	8	26 597	358	416	831	466 853	220	3 157	243 333	—	7 444		111
„	Madeira	8	25 125	324	679	600	438 475	197	3 261	178 006	—	8 547		114
„	Maldonado	8	27 741	358	534	814	503 190	209	3 254	172 648	—	5 477		107
„	Martinique	8	31 112	445	953	796	567 035	245	3 183	211 371	—	7 205		83
„	Mendoza	8	23 018	1 079	269	891	457 097	208	3 767	257 488	—	7 060		103
Hsch. IIIb.	Alabama	8	39 605	1 190	531	7	890 335	426	3 791	257 125	1 990	10 141	DCh.	67
„	Carolina	8	28 142	1 230	317	155	678 116	282	3 495	276 401	9 370	9 355	DCh. GlG.	79
„	Dakota	8	24 134	537	379	65	561 749	247	4 359	253 887	2 389	11 015	DCh.	81
„	Erie	8	24 667	748	355	147	554 458	251	4 669	293 091	1 817	10 664		114
„	Georgia	8	20 555	2 813	757	1 452	707 196	267	2 422	215 753	11 803	9 097	GlG. GlW.	75
„	Halifax	8	36 553	863	481	12	801 984	379	4 426	290 891	2 615	11 770	DCh.	66
„	Jersey	8	36 164	891	457	13	816 071	346	4 260	325 325	1 896	11 148		68
„	Kensington	8	30 276	2 626	792	539	732 993	272	3 195	233 716	5 903	9 510	RtzFl.	90
„	Lima	8	37 753	1 846	169	1 192	860 513	349	445	278 508	5 677	9 416	LCh. LZ.	54
„	Mexico	8	31 879	2 716	784	543	763 321	290	2 730	211 092	5 614	10 024	RtzFl. GD.	67
„	Mississippi	8	32 221	1 698	162	1 191	724 325	306	2 051	255 415	5 633	8 156	LZ. LCh.	90
„	Missouri	8	23 189	2 100	444	1 159	742 590	282	4 024	231 962	10 757	8 590	GlG. GlW.	96
„	Nevada	8	13 984	748	83	498	348 370	140	3 894	201 843	3 998	4 892	LZ. LCh.	86
„	Ohio	8	27 430	2 575	654	458	686 531	249	2 832	242 330	5 726	9 574	RtzFl. DCh.	89
„	Panama	8	31 448	1 430	183	1 151	937 602	337	3 686	196 269	10 676	8 543	GlG. GlW.	95
H. III.	Saxonia	30	313	421	174	1 628	8 126	76	5 414	510 042	—	70 727	DCh. GD.	159
„	Bavaria	30	176	3	445	3 447	10 167	189	66	601 519	—	65 228	BD.	2
„	Iris	30	489	401	309	2 347	14 966	100	1 259	606 347	—	69 627	GD.	49
„	Löwe	30	11 521	1 245	240	899	176 364	109	1 122	598 756	—	64 376	ZWEL. ZL. ZR.	34

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1. Nr. der Lokomotiven.	2. Kategorie	3. Namen	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz- (Kilometer.)	Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Tonnen.)	Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	Bemerk. Die Lok… liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelbla…
41	II. III.	Jaguar	30	987	150	214	1 602	59 118	112	583	499 620	—	65 338	BD.
74	"	Mittweida	30	723	518	282	3 185	11 731	143	1 121	630 969	—	61 005	DCh. BD.
42	"	Biber	29	1 190	180	330	2 026	86 556	126	1 455	689 621	—	64 822	BD.
43	"	Wallross	29	—	—	23	193	—	8	13	601 424	—	58 014	
47	"	Drache	29	727	347	162	1 352	31 963	100	776	586 108	—	56 692	PIG.
48	"	Altenburg	29	24 859	1 806	342	1 326	505 366	220	1 643	591 617	—	56 048	ZWEL. ZL. Z
49	"	Werdau	29	92	184	172	1 998	1 644	104	5 481	599 430	—	61 540	DCh. BD.
75	"	Ostrau	29	4 392	784	246	272	118 767	55	62	588 469	—	56 104	LZ.
50	"	Plauen	28	21 979	572	662	1 598	504 331	267	628	524 764	—	59 575	NM.
51	"	Pleisse	28	3 538	91	510	3 087	330 853	210	41	548 658	—	57 965	BD.
52	"	Mulde	28	5 910	765	391	2 867	122 224	156	1 187	559 597	—	64 010	ZWEL. ZL. Z
76	"	Stauchitz	28	1 423	729	375	2 964	22 111	210	186	634 422	—	54 945	LZ.
77	"	Oberlichtenau	28	1 084	630	276	2 449	33 351	177	1 176	615 163	—	59 024	LZ. PIG.
78	"	Ernstthal	28	743	514	378	2 111	28 515	150	2 310	583 365	—	60 586	DCh. ChZ. RC
229	"	Bastei	28	24 460	359	577	462	2 589 027	325	2 424	384 993	—	60 745	BD.
240	"	Lilienstein	28	628	662	460	3 472	19 260	160	391	216 348	—	56 701	GD.
241	"	Spree	28	15 331	3 365	443	2 485	359 688	220	376	456 155	—	72 372	ZWEL. ZL.
242	"	Neisse	28	14 345	278	295	320	1 533 487	189	2 637	614 985	—	81 450	BD.
5	"	Hirsch	27	539	482	227	2 559	8 010	110	4 272	538 645	—	55 406	BD. DCh.
† 6	"	Adler	27	172	89	57	645	1 460	33	637	500 811	—	48 365	DCh.
10	"	Tiger	27	9 095	211	241	622	1 032 493	165	6 218	510 531	—	48 248	BD.
79	"	Erlau	27	14 203	449	463	1 163	327 562	175	3 427	598 369	—	51 430	NM.
80	"	Lichtenstein	27	692	519	236	1 947	13 733	142	924	548 869	—	52 538	LZ.
81	"	St. Egidien	27	11 469	1 386	890	1 546	259 141	192	1 429	495 377	—	49 619	NM. GL.
243	"	Atalante	27	18 529	106	373	332	1 946 930	260	2 135	251 153	—	60 349	BD.
244	"	Pillnitz	27	26 989	1 441	366	1 568	554 032	230	2 495	489 551	—	57 569	ZWEL. ZL. ZR.
245	"	Gravenstein	27	3 737	1 868	339	465	100 740	69	29	533 329	—	68 578	LRD. LDD.
246	"	Friedland	27	5 457	468	252	1 984	106 162	128	713	585 907	—	67 807	ZWEL. ZL.
337	"	Hammerstein	27	4 478	538	246	1 578	98 351	99	232	486 454	—	58 872	GD. ZWEL.
82	"	Glauchau	26	14 392	318	429	1 022	326 227	169	4 172	632 989	—	53 119	NM.
83	"	Schönburg	26	948	654	257	2 132	21 621	142	1 928	540 229	—	50 058	LZ.
84	"	Meerane	26	1 040	733	294	2 450	18 517	178	832	559 156	—	48 061	
85	"	Hohenstein	26	17 149	600	508	1 288	393 067	206	2 733	623 891	—	52 083	NM.
247	"	Mercur	23	15 951	452	180	1 006	352 381	142	4 769	535 073	28 021	48 647	ZWEL. ZL.
248	"	Uranus	23	4 388	880	367	2 558	83 700	149	1 009	486 160	25 476	47 123	ZWEL. ZL. ZR.
258	"	Bodenbach	22	14 791	259	367	296	1 520 050	212	1 146	348 718	29 075	37 321	BD.
259	"	Venus	22	25 055	1 316	409	1 784	523 749	222	809	485 636	22 626	44 551	ZL. ZWEL. ZR.
260	"	Tellus	22	21 592	1 416	196	664	371 227	160	2 521	492 477	27 565	40 408	
261	"	Pallas	21	34 772	313	33	696	420 136	258	515	558 440	22 666	45 222	ND. KP.
262	"	Ceres	21	20 073	344	3	340	246 793	150	619	390 563	25 270	35 131	
263	"	Vesta	21	11 788	1 031	174	958	171 558	136	1 370	419 478	25 730	39 494	ND. BS. KP.
338	"	Ehrenstein	21	26 476	1 116	490	1 675	366 234	217	319	600 253	23 807	46 186	ZWEL. BZ.
118	"	Treuen	20	32 005	554	11	760	2 222 900	341	887	464 599	24 398	23 416	
119	"	Lengenfeld	20	32 740	1 217	8	695	2 282 718	388	598	350 366	30 684	21 403	
120	"	Auerbach	20	41 704	1 004	8	862	2 878 274	459	72	411 036	28 850	24 918	LZ.
121	"	Falkenstein	19	38 188	1 413	25	1 007	2 692 430	464	1 216	416 883	27 797	24 509	
122	"	Oelsnitz	19	24 420	2 137	8	604	1 763 676	308	54	447 235	17 815	21 784	
123	"	Schöneck	19	16 375	392	280	1 383	291 434	214	1 786	416 918	23 047	22 874	
124	"	Adorf	19	16 946	946	587	834	366 974	189	580	373 659	20 717	24 007	WM.
125	"	Neukirchen	19	24 192	368	20	938	473 001	257	4 655	315 780	28 609	19 702	
126	"	Elster	19	2 916	2 762	1 241	3 237	111 124	209	349	401 164	26 088	23 947	ZH.
127	"	Brambach	19	3 909	3 331	280	2 298	150 498	185	578	394 927	28 825	24 156	
128	"	Franzensbad	19	7 953	6 229	977	552	199 650	170	216	423 718	24 705	24 712	LZ. ZH. BZ.
129	"	Eger	19	957	1 013	680	2 458	30 138	159	3 508	388 215	28 021	21 340	GIG. ZH.
130	"	Bayreuth	19	8 744	683	982	337	203 753	106	176	439 012	15 871	24 284	WM.
131	"	Amberg	19	5 011	4 367	295	2 359	202 381	215	413	490 362	19 060	24 876	ZH.
132	"	Voigtland	19	5 316	5 059	336	2 579	218 097	229	71	531 583	18 169	25 891	
133	"	Osterland	19	6 117	1 634	443	834	161 120	103	636	457 459	25 101	24 492	WM. ZH.
134	"	Landshut	19	4 877	1 612	388	1 101	118 221	137	658	425 144	19 181	24 838	WM. GIG.
135	"	Passau	19	10 120	10 203	1 556	784	268 919	261	3 398	507 789	16 584	25 547	RE. ChAA.
136	"	Linz	19	12 120	12 295	2 158	839	331 869	351	523	484 752	12 443	26 817	
264	"	Odin	19	7 104	186	147	320	814 974	117	36	476 714	18 921	41 858	
265	"	Thor	19	27 819	308	672	493	2 908 340	345	136	487 100	17 249	35 845	BD.
266	"	Baldur	19	28 086	242	642	472	2 901 729	388	135	502 276	16 008	39 529	
267	"	Freia	19	233	185	—	11	3 735	4	6 339	489 116	19 761	38 412	ZWEL.

†) Die Lokomotive Nr. 6 wurde im Monat Juni zerschlagen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tage.
II. III.	Iduna	19	25 855	156	183	1 653	554 896	226	788	489 721	25 979	39 346	ZL. ZWEL.	25
„	Mandau	19	23 160	1 075	438	1 553	319 301	183	2 475	554 901	19 856	39 093	ZWEL. GD.	44
„	Atlas	18	24 424	251	593	379	2 544 872	333	1 724	409 039	15 233	33 950	BD.	42
„	Vulcan	18	17 754	193	349	318	1 740 595	242	117	383 491	16 002	33 554	BD. BS.	18
„	Titan	17	14 088	182	368	220	1 364 374	195	3 697	475 210	15 465	30 804		174
„	Cyclop	17	26 019	399	634	419	2 681 078	351	1 072	412 265	11 418	31 608	BD.	27
„	Amazone	17	25 540	304	609	454	2 712 523	360	1 306	335 737	19 364	31 521		30
„	Carl d. Grosse	17	4 015	941	320	185	70 930	67	7 362	454 942	14 950	31 828		246
„	Centaur	17	22 040	4 814	1 469	924	439 935	321	87	412 767	19 426	29 398		2
„	Gigant	17	21 069	3 903	1 484	971	394 302	295	2 338	366 173	12 932	33 213		58
„	Triton	17	15 397	3 812	1 122	759	310 977	245	3 135	384 751	12 742	31 466	KP. BD.	98
„	Boreas	17	21 223	4 418	1 646	962	405 034	306	1 003	422 919	18 791	32 370		38
„	Argo	16	16 229	3 402	988	613	320 871	225	111	387 902	17 917	29 112		16
„	Jason	16	23 595	4 781	1 710	1 077	459 952	337	632	372 897	20 509	26 518		11
„	Hochwald	16	26 641	865	373	1 642	432 154	230	1 363	488 851	14 824	38 293	ZWEL. ZL.	31
„	Lausche	16	22 719	291	239	1 292	451 727	191	2 163	527 174	14 291	34 173	ZL. ZWEL.	56
W. III.	Phönix	32	586	116	336	99	10 539	22	107	579 482	—	70 100	WM.	16
„	Büffel	32	1 189	444	108	538	40 864	42	790	562 563	—	72 441	ZFÖ. LZ.	89
„	Salamander	32	3 321	1 430	282	2 530	134 305	167	965	534 632	—	79 428	LZ. ZH.	59
B. III.	Leipzig	29	732	223	323	3 055	22 043	201	219	460 661	—	58 439		8
„	Zwickau	29	837	192	221	1 514	25 816	98	5 582	476 646	—	49 867	LRD. RCh.	125
„	Hof	29	497	338	297	2 995	17 638	205	294	506 058	—	49 818		14
B. III a.	Waldheim	31	5 791	1 767	426	395	134 299	86	3 608	547 177	—	58 411	GD. BS.	114
W. III a.	Breslau	31	14 233	4 476	1 968	1 533	374 932	214	389	401 354	—	82 650		15
„	Wöhlert	31	13 681	4 045	1 730	1 393	351 861	215	608	361 170	—	85 250	GD. BS.	24
E. III a.	Eisenach	31	13 629	4 820	1 680	1 470	372 115	229	1 014	507 224	—	82 014	BS. GD.	33
K. III.	Borsdorf	18	27 088	1 286	314	714	685 661	240	2 668	453 126	—	30 609		134
„	Leisnig	18	11 720	339	459	1 502	279 373	190	103	389 609	—	26 889	LDD. NM. EIN.	11
„	Deutschenbora	18	9 200	963	222	379	226 508	98	6 321	466 890	—	26 786	LDD. RCh.	212
„	Grossbothen	18	19 383	635	235	549	533 030	173	2 009	353 738	—	30 298		87
„	Lichtenberg	18	35 184	1 235	387	921	922 359	319	1 294	488 018	—	30 679	LDD. NM. EIN.	63
„	Grimma	18	25 959	3 286	1 031	1 221	684 558	295	846	451 101	—	32 168		48
„	Tanndorf	18	27 310	3 067	1 011	1 315	701 541	319	788	443 638	—	32 024	LDD. RCh.	29
„	Sayda	18	21 277	2 114	493	619	594 920	228	510	402 233	—	28 457	LDD.	37
„	Grossenhain	18	10 750	1 111	379	1 136	315 896	167	913	456 506	—	35 302	LDD. LRD.	46
„	Zella	18	26 625	219	393	956	693 656	254	2 201	413 032	—	35 151	LDD.	83
„	Pest	17	35 592	1 363	391	974	921 487	303	977	465 687	—	28 422	LDD. NM. EIN.	50
„	Priestewitz	17	11 453	509	665	1 937	259 147	231	84	513 490	—	33 292		—
„	Coswig	17	28 371	204	456	964	693 757	275	1 057	452 698	—	30 439	LDD.	75
„	Mannheim	17	33 755	207	511	1 194	840 950	298	746	506 282	—	34 257		22
„	Dortmund	16	33 756	1 061	419	866	861 682	314	1 153	503 919	—	26 086	LDD. NM. EIN.	71
„	Minden	16	23 734	1 991	1 078	1 241	614 367	276	864	328 008	—	25 867	LDD. RCh.	53
„	Gotha	16	36 973	1 324	366	984	951 412	324	958	509 666	—	24 729	LDD. NM. EIN.	53
„	Aachen	16	29 708	234	439	949	766 127	299	1 810	409 753	—	26 653	LDD.	83
„	Giessen	16	33 767	952	374	888	869 915	311	878	468 258	—	26 951	LDD. NM. EIN.	72
„	Ortrand	16	21 351	2 345	854	1 006	561 085	249	2 641	404 861	—	22 439	LDD. RCh.	104
„	Moldau	10	31 208	2 446	1 211	931	817 258	330	1 158	222 759	—	14 097		38
„	Ruhland	10	29 733	333	495	1 018	751 840	313	1 282	233 477	—	17 123		58
„	Kohlfurt	10	29 438	2 248	1 199	887	769 270	310	913	308 011	—	16 950	LDD.	63
„	Triebisch	10	29 963	2 203	1 291	912	764 134	319	890	305 972	—	18 581		52
„	Esslingen	10	31 107	2 084	1 377	950	788 969	335	901	269 584	—	18 857		44
„	Lohmen	9	24 398	1 511	967	1 142	596 678	314	258	213 053	6 804	13 692		24
„	Gmunden	9	15 672	1 070	334	967	452 146	199	2 536	195 043	10 317	11 354	LDD. NM. EIN.	110
„	Gratz	9	17 948	879	327	1 730	447 237	255	215	191 903	8 682	15 839		14
„	Miltitz	9	683	171	285	2 403	23 516	170	839	143 213	11 241	11 242	LRD.	55
chi. III.	Heidelberg	9	36 090	197	10	564	2 022 169	372	134	225 842	—	16 818	LZ.	30
„	Cassel	9	5 834	1 504	400	2 550	204 899	210	345	91 307	—	13 562		29
„	Falkenau	9	12 013	2 920	329	658	556 290	183	191	101 836	—	14 899	LZ. ZH.	11
„	Frankenstein	9	3 878	1 838	267	2 976	161 124	223	101	129 696	—	12 686	LZ. ZH. SZ.	15
„	Wolfsgefärth	9	38 081	97	6	659	2 208 507	406	136	188 071	—	15 587	LZ.	13
„	Weischlitz	9	3 538	805	40	361	177 251	67	413	199 313	—	15 331		33
„	Berga	9	19 888	827	180	1 755	1 074 073	289	117	189 159	—	15 876	LZ. ZH.	23
„	Elsterberg	9	25 439	108	114	1 401	1 460 588	304	88	139 264	—	16 318	LZ.	6
II. VII.	Euler	16	4 886	463	439	2 143	127 150	181	1 334	257 419	18 962	23 789	ChAA. DCh.	36
„	Mariotte	16	1 550	724	486	2 355	59 630	188	348	248 289	17 179	19 210	DCh. RCh.	7

†) Die Lokomotive Nr. 35 wurde im Monat Juli zerschlagen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1. Nr. der Lokomotiven.	2. Kategorie	3. Namen	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: 5. Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	7. Lokomotiven-Reserve- (Dienststunden.)	8. Lokomotiven-Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	Im Betriebsjahre wurden verbraucht: 10. Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Tonnen.)	11. Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: 12. überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	13. im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	14. an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	15. Bemerk: Die Lokom liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblat
281	II. VII.	Abrah.G.Werner	16	32 608	1 801	267	874	566 160	309	1 215	382 387	14 308	33 809	
282	"	Heinr. Cotta	16	23 504	1 826	337	730	407 851	248	2 039	353 172	9 955	33 413	
283	"	Wittekind	15	33 220	1 820	455	954	564 961	330	1 814	344 840	9 840	28 814	BS.
284	"	Friedr. d. Weise	15	33 073	2 086	349	920	561 058	340	1 173	335 133	9 788	29 506	
285	"	Kurfürst Moritz	15	36 601	1 915	477	1 021	621 480	360	1 039	396 892	13 977	30 766	
286	"	August d. Starke	15	35 615	2 078	264	990	612 547	365	973	417 550	12 846	28 113	
655	"	Keppler	10	1 198	886	593	3 126	51 308	226	311	155 984	—	11 549	LCh. ChAA.
656	"	Watt	10	20 650	7 277	1 098	250	400 239	339	1 999	184 481	—	12 432	DCh.
657	"	Fulton	10	22 484	7 780	1 205	255	428 850	360	737	181 295	—	12 449	DCh.
658	"	Leibnitz	10	26 795	2 727	185	1 273	667 022	381	700	195 629	—	11 376	ZPÖ.
659	"	Siegfried	10	15 932	2 937	888	1 381	686 933	287	1 074	137 834	—	13 108	RHCh. HWCh
684	"	Breithaupt	10	10 359	3 641	555	769	205 380	207	915	143 405	—	11 509	DCh.
685	"	Humboldt	10	14 974	3 995	1 035	1 060	633 174	273	1 197	146 390	—	13 627	RHCh. HWCh
686	"	Bernoulli	10	10 707	2 307	610	958	465 980	196	— [1])	172 546	—	12 862	RHCh. HWCh
687	"	Liebig	10	21 034	7 441	1 106	252	396 597	331	1 639	206 041	—	12 571	DCh.
660	"	Schill	9	16 515	3 045	1 057	1 489	709 276	306	1 164	91 046	—	12 884	RHCh. HWCh
661	"	Volta	9	23 648	2 364	155	963	602 469	342	859	207 341	—	11 572	ZPÖ.
662	"	Blücher	9	15 274	2 970	862	1 364	653 419	273	2 014	122 769	—	10 649	RHCh. HWCh
671	"	Hengist	8	21 338	4 316	215	899	565 002	330	223	156 915	5 635	9 305	ZPÖ. ZH.
672	"	Horsa	8	28 399	2 923	229	998	725 003	402	1 619	196 272	6 637	9 221	ZPÖ.
182	Schw. VII.	Otto d. Reiche	15	806	503	542	2 659	30 609	196	1 058	260 215	11 943	25 087	LCh. ACh.
183	"	Friedr. d. Streitb.	15	582	419	576	3 181	26 539	231	60	226 084	17 608	26 934	ACh. DCh. RC
184	"	Albr. d. Beherzte	15	8 652	7 636	852	1 360	318 298	277	2 307	303 941	11 579	27 878	RtzFl.
185	"	Luther	15	2 797	561	891	1 914	64 328	175	1 639	279 170	13 814	22 997	NM. ACh.
186	"	Stephenson	15	4 540	3 299	728	2 532	178 568	265	1 252	188 880	23 469	25 736	DCh. ACh.
187	"	G. E. Lessing	15	962	675	576	2 965	35 838	202	1 243	217 307	16 719	25 215	DCh. ACh.
188	"	Haus Wettin	15	4 803	3 585	432	739	162 460	145	26	244 834	18 242	26 455	RtzFl. OP.
189	"	Herschel	15	4 394	2 552	664	1 032	152 103	159	2 865	193 377	18 832	22 501	DCh. ACh.
190	"	Melanchthon	15	7 637	2 339	564	650	290 429	161	346	187 424	12 407	24 063	RCh. HWCh.
191	"	Barb. Uttmann	15	6 513	4 888	699	1 352	250 872	240	4 445	133 708	17 488	23 227	DCh. RtzFl.
60	II. V.	Reichenbach	25	23 765	130	18	780	1 587 849	360	4 917	668 334	12 714	54 978	RtzFl. ChAA.
61	"	Hamburg	25	21 754	308	10	534	1 618 558	357	2 615	628 105	12 001	50 986	HWCh. RtzFl.
62	"	Magdeburg	25	18 257	201	40	600	1 277 898	282	4 213	553 587	12 250	63 112	RtzFl. ChAA.
63	"	Gebhardsberg	25	29 591	2 685	44	564	1 735 088	416	1 259	674 460	11 179	57 160	LCh.
90	"	Nürnberg	25	19 205	18	—	369	1 252 797	290	6 960	689 922	13 447	49 853	LCh. DCh. RCh.
91	"	Reuth	25	21 407	56	47	413	1 434 733	320	4 396	534 622	11 738	67 128	LCh. DCh. RCh.
92	"	Bremen	25	29 387	2 253	47	1 258	1 316 825	374	1 628	606 477	15 853	51 800	BZ. ZWEL. ZR.
93	"	Frankfurt	25	22 401	2 173	115	808	1 032 077	263	1 911	589 233	13 384	50 826	BZ. ZWEL. ZR.
94	"	Crimmitschau	25	20 232	1 580	367	550	1 088 272	328	3 223	564 330	16 929	53 419	DCh. BD.
95	"	Bamberg	25	7 314	598	8	262	303 542	92	8 637	666 045	16 304	48 478	BZ. ZWEL. ZR.
7	"	Falke	23	26 048	159	7	673	1 654 847	345	2 913	573 637	13 846	48 107	LCh. RCh. HWCh.
8	"	Schwan	23	24 777	245	32	814	1 642 215	388	1 733	717 551	13 438	42 856	RtzFl. ACh.
9	"	Bär	23	13 432	3 608	778	1 871	680 534	268	65	635 899	17 997	34 317	BD. DCh. LRD.
103	"	Regensburg	23	22 056	198	51	778	1 482 345	325	2 665	666 889	14 369	44 553	RtzFl. ACh.
104	"	Salzburg	23	23 700	8	—	449	1 381 825	333	3 159	702 384	16 844	44 711	LCh. RCh.
251	"	Granaten	23	9 496	164	1 755	2 446	488 731	204	2 045	369 727	28 444	49 225	GD.
252	"	Edle Krone	23	13 547	12 843	2 104	169	360 811	462	1 077	397 457	15 840	45 154	DCh.
253	"	Silberblick	23	28 853	152	61	625	1 600 659	411	1 882	358 384	22 346	43 168	DCh.
105	"	Innsbruck	22	28 486	1 371	157	968	1 420 505	350	587	530 857	9 847	35 812	DCh. BZ. ZR.
106	"	Augsburg	22	33 270	51	—	718	2 046 737	457	2 049	637 436	9 885	45 741	LCh. RCh.
107	"	Würzburg	22	21 899	27	5	309	1 257 076	334	4 611	679 948	11 956	39 489	DCh. ChZ.
254	"	Himmelfahrt	22	11 348	10 583	1 799	147	301 733	392	3 896	451 656	13 159	50 180	DCh.
255	"	Goldne Pforte	22	14 388	14 148	2 245	160	383 191	514	70	508 278	13 972	46 350	DCh.
256	"	Freudenstein	22	17 900	1 606	367	956	943 647	328	2 184	499 804	15 249	53 140	DCh.
138	"	Neumark	19	22 398	683	13	318	1 135 934	316	5 123	508 545	11 239	30 306	
139	"	Netzschkau	19	14 526	157	5	183	726 522	202	7 674	649 640	6 407	29 847	ZH. RE.
140	"	Herlasgrün	19	26 136	497	29	362	1 295 933	341	4 357	581 642	11 539	28 390	ZH. RE.
141	"	Heidelspitz	19	31 303	630	21	432	1 609 448	431	989	643 643	9 440	32 344	ZH. RE.
142	"	Mehltheuer	19	25 080	91	1	614	1 336 898	347	966	644 628	13 069	28 219	RE.
143	"	Abendberg	19	12 082	560	35	147	615 709	171	5 516	554 932	11 874	31 447	ZH. RE.
144	"	Bellalp	19	20 090	2 902	101	361	913 790	315	467	535 685	12 502	30 354	ZH. RE.
151	"	Bellhorn	19	22 024	162	5	329	1 226 271	334	6 772	592 488	8 477	36 570	DCh.
152	"	Birghorn	19	30 729	3 422	54	579	1 796 082	425	960	454 132	13 753	39 581	LCh.
154	"	Bötzberg	19	23 916	187	—	906	1 511 866	376	1 941	516 161	14 256	36 945	GIG. LCh. RCh.
155	"	Stockhorn	19	29 380	2 003	23	1 118	1 317 993	321	855	555 841	12 112	35 057	BZ. ZWEL. ZR

[1]) Durch zurückgewonnenes Material ergab sich ein Erlös von 12 Mark, welcher von den seit der Anschaffung aufgewendeten Reparaturkosten gekürzt ist.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tage.
H. V.	Bundalp	18	11 230	587	244	437	647 680	161	4 656	428 174	16 096	29 106	GD. KP.	123
"	Breithorn	18	25 934	—	—	535	1 551 430	338	2 253	484 878	15 673	33 673	LCh. RCh.	123
"	Klausen	18	27 625	178	12	422	1 550 310	397	5 045	426 932	11 276	34 500	DCh.	99
"	Dündengrat	18	14 277	841	127	342	746 931	213	5 408	518 635	12 240	32 732	KP. BS.	161
"	Sulzfluh	16	16 723	386	33	289	882 170	241	7 081	496 419	7 654	25 018	ZH. RE.	157
"	Feehorn	16	29 951	56	—	490	1 742 052	416	2 589	419 456	8 402	31 508	DCh. LCh. RCh.	76
"	Mont-Collon	16	22 725	1 227	247	529	1 218 018	340	1 821	440 239	9 288	30 736	KP. GD.	46
"	Franzenshöhe	16	27 493	572	114	468	1 562 602	378	917	439 801	10 783	29 098	KP.	26
"	Fornopass	16	25 724	653	2	349	1 371 620	359	5 230	517 847	8 288	20 793	ZH. RE.	91
"	Sattelhorn	16	27 817	807	201	514	1 642 942	402	1 297	429 824	8 307	29 281	KP.	24
"	Contoberg	16	12 629	3 434	729	1 751	639 938	276	1 098	249 544	17 032	26 761	BD. DCh.	25
"	Glyshorn	16	21 803	1 461	173	336	1 162 830	345	2 959	421 657	11 724	34 154	DCh. LCh.	87
"	Untersberg	16	26 854	859	354	582	1 574 603	383	1 166	376 263	7 831	32 373	KP. BS.	40
"	Sustenhorn	15	11 507	3 708	596	1 537	580 858	239	2 145	241 732	19 108	26 231	BD. DCh.	53
"	Mönch	14	11 693	1 451	224	1 144	631 369	196	4 742	412 805	7 546	28 017	BZ. BS.	118
"	Taunus	14	26 668	58	—	398	1 490 053	390	5 759	420 038	7 651	29 706	DCh.	124
"	Semmering	14	14 839	2 285	61	347	531 075	271	4 147	408 760	7 359	26 346	BS. KP.	130
"	Gotthard	14	10 900	2 120	208	1 226	584 849	193	4 652	296 101	12 286	24 554	BZ.	125
"	Simplon	14	29 783	336	90	347	1 760 123	351	116	427 969	6 409	31 240	GD. KP.	6
"	Splügen	14	11 265	176	14	164	605 191	175	8 010	431 712	6 929	24 241	DCh.	240
"	Jungfrau	14	20 714	358	35	249	1 213 789	256	4 484	471 061	7 990	24 569	GD. DCh. KP.	117
"	Spessart	14	16 254	2 371	245	1 970	910 048	289	2 364	394 751	12 852	26 088	BZ.	40
"	Pöhlberg	13	24 546	2 312	22	729	821 352	407	1 138	345 672	5 940	25 494	BS.	33
"	Pabststein	13	28 255	2 202	18	1 075	1 309 681	336	1 718	326 316	7 901	24 254	BZ. ZWEL. ZR.	49
"	Landskrone	13	14 757	1 818	286	1 754	828 160	246	1 118	324 157	8 163	24 883	BZ.	26
"	Aetna	9	33 060	239	120	751	1 765 716	523	668	275 560	6 774	12 171	ZH.	55
"	Dolomit	9	30 438	281	—	455	1 720 539	426	223	268 107	4 530	12 219		31
"	Faulhorn	9	35 686	617	2	486	2 029 626	523	210	271 976	3 587	11 252		8
"	Hochjoch	9	32 941	327	—	492	1 883 845	466	361	231 051	3 539	12 210		31
"	Julier	9	29 520	383	6	450	1 659 440	430	827	241 054	3 458	13 536	ChZ. ZH. LZ.	56
"	Leopoldsberg	9	32 902	463	2	461	1 884 500	452	446	255 442	3 170	11 790		21
"	Matterhorn	9	28 757	310	—	444	1 649 202	384	730	263 756	3 834	13 920		72
"	Ortler	9	30 725	586	—	496	1 764 640	453	430	259 494	3 742	12 464		30
"	Finstermünz	9	20 283	314	124	770	934 595	299	487	181 005	2 649	12 470	WM. ZH. ChZ.	35
"	Niederwald	9	30 714	388	9	490	1 760 238	450	266	263 373	3 932	11 333		45
"	Rheinstein	9	23 246	193	2	346	1 304 227	331	388	243 034	3 972	13 233		35
"	Rosstrappe	9	35 517	380	2	495	2 072 474	511	218	261 519	3 477	12 644	ChZ. ZH. LZ.	9
"	Waldspitz	9	30 957	391	—	388	1 756 724	429	665	246 564	3 207	12 988		44
"	Vesuv	9	30 877	569	14	498	1 707 009	438	380	253 286	3 723	12 508		11
"	Heiligenberg	8	21 067	219	114	1 027	708 603	305	4 338	102 638	4 863	4 571	WM. ZH. LZ.	122
"	Jeschken	8	22 435	185	163	1 173	675 996	318	3 358	103 884	4 436	4 579	WM. LZ.	107
"	Inselsberg	8	21 850	658	147	979	806 238	331	3 507	169 864	6 278	5 667		100
"	Rabenkopf	8	21 821	980	8	589	1 014 818	337	3 880	155 240	6 005	5 704	WM. ZH. LZ.	133
"	Valtenberg	8	27 034	1 269	1	789	1 248 616	401	3 493	176 938	6 444	6 218		92
"	Bernkogel	8	16 104	413	—	416	855 873	233	4 703	215 364	3 317	5 933	ZH. ChZ.	183
"	Fuchsberg	8	24 079	270	4	562	1 209 571	330	2 881	203 199	2 979	6 200	WM. ChZ. ZH.	103
"	Grossglockner	8	25 160	306	44	579	1 303 369	374	4 015	208 236	5 865	5 974	ZH.	119
"	Kaiserkrone	8	24 399	189	—	355	1 520 673	366	3 161	219 436	5 930	7 789		125
"	Monte Baldo	8	33 858	162	—	546	2 153 938	503	826	219 616	4 967	7 884	RCh. ChZ.	33
"	Monte Cristallo	7	33 153	114	—	535	2 058 682	492	427	217 270	5 756	8 341		34
"	Rheinfels	7	33 310	190	—	537	2 076 671	499	1 136	206 458	4 827	9 532		28
"	Tausend	6	40 814	134	6	355	2 328 179	435	1 987	210 087	1 826	9 892		50
"	Fichtelberg	6	39 492	145	41	371	2 321 737	388	1 397	209 666	2 016	9 699		22
"	Montblanc	6	45 897	12	6	463	3 042 416	550	1 048	219 355	2 446	9 754		20
"	Wellhorn	6	44 212	9	16	381	2 600 923	465	1 059	224 119	2 002	8 591	GD.	22
"	Sentis	6	42 387	5	7	461	2 905 650	494	1 108	228 979	2 453	9 663		10
"	Eiger	6	37 752	220	13	299	2 122 709	396	2 032	207 679	1 816	10 221		58
"	Auersberg	6	44 630	81	3	331	2 564 787	479	2 272	193 526	1 764	9 535		39
"	Colmberg	6	23 472	428	—	247	1 641 018	311	2 590	163 284	1 258	9 555	LRD. RCh.	94
"	Kahlenberg	6	30 952	328	—	406	1 991 500	436	983	161 854	1 167	7 806	RCh. ChZ.	49
"	Greifenstein	6	25 373	415	—	265	1 857 945	325	1 688	139 825	993	7 973	LRD. LDD.	92
"	Katzenstein	6	33 986	145	—	531	2 087 569	488	639	149 054	1 798	6 790	RCh. ChZ.	51
"	Sandberg	6	31 055	513	—	265	2 321 528	411	859	157 701	1 238	8 462		37
"	Keilberg	2	29 132	629	—	287	2 187 968	391	1 185	67 240	491	1 025	LRD. LDD.	52
"	Waldstein	2	28 067	757	—	315	2 119 041	370	1 916	65 593	531	651		79

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven (in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerk. Die Lokom. liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
617	H. V.	Titlis	2	46 007	27	3	348	3 078 330	512	1 653	81 000	642	2 017	GD.
620	„	Silberhorn	2	30 491	311	49	794	1 542 052	461	595	48 464	1 377	592	ZH. WM.
626	„	Aarjoch	2	41 560	143	15	376	2 405 419	431	2 070	81 487	677	1 863	
*715	„	Riesenberg	unter 1	6 010	89	—	62	369 760	75	214	—	—	—	GD.
*716	„	Stürmer	„	5 885	141	—	79	337 620	73	210	—	—	—	
*717	„	Wieselstein	„	4 823	181	—	59	280 005	60	206	—	—	—	
322	Schw. V.	Pilatus	13	33 812	1 320	9	407	1 690 685	518	848	396 072	6 288	17 968	ZH. RE.
323	„	Furka	13	37 476	1 481	59	408	1 948 098	572	27	363 365	3 259	19 058	
324	„	Harz	13	33 245	96	—	1 522	2 443 450	590	646	369 426	5 022	18 129	WM.
325	„	Monte-Rosa	13	30 802	959	57	388	1 552 596	456	1 039	393 477	3 558	19 125	ZH. RE.
326	„	Wetterhorn	13	34 934	814	36	433	1 798 545	480	605	392 550	4 487	18 483	
327	„	Bernina	13	34 165	139	3	809	1 803 007	495	407	389 021	3 626	19 158	RE.
328	„	Schreckhorn	13	30 199	105	6	1 107	1 741 506	507	1 484	337 314	6 589	27 604	GIG. DCh.
329	„	Zermatt	13	21 096	2 313	17	403	1 250 310	315	1 123	381 820	6 258	25 012	LCh.
330	„	Tödi	13	15 728	300	—	251	906 688	229	169	263 083	3 897	16 915	ChZ. ZH. LZ.
331	„	Grimsel	13	24 055	358	—	396	1 396 861	335	591	242 859	4 240	19 078	
369	„	Rothhorn	12	22 982	820	—	1 615	1 351 408	348	1 773	328 557	5 307	25 025	HWCh.
370	„	Burgberg	12	31 783	183	22	978	1 814 994	420	2 051	299 596	9 079	23 170	StE. GIG.
371	„	Wendelstein	12	22 216	786	—	1 526	1 315 499	355	2 564	318 794	6 600	23 049	HWCh.
372	„	Borsberg	12	19 818	451	10	517	1 479 221	321	3 151	315 452	6 980	16 133	HWCh. StE.
373	„	Scheibenberg	12	24 338	607	28	555	1 427 572	356	287	290 826	4 009	15 949	RE. ZH. WM.
374	„	Gemmi	12	29 334	84	2	527	1 671 286	433	3 225	231 214	4 144	16 196	
375	„	Watzmann	12	32 362	16	2	453	1 861 977	451	3 340	330 451	5 487	23 228	DCh. GIG. ChZ.
416	„	Albis	11	31 189	23	—	450	1 735 125	479	3 093	311 514	5 687	20 840	DCh. ChZ. GIG.
417	„	Winterberg	11	29 166	366	2	370	1 646 882	411	1 892	246 879	3 622	11 643	ChZ. ZH.
418	„	Drachenfels	11	36 389	648	22	524	1 830 196	492	285	375 038	3 144	15 620	
419	„	Brocken	11	28 930	623	13	427	1 416 111	398	1 904	341 800	2 841	14 572	RE. ZH.
447	„	Rolandseck	11	31 278	8	—	372	1 801 390	465	3 509	296 449	5 023	20 225	DCh. ChZ. GIG.
448	„	Loreley	11	32 028	455	1	590	1 834 389	447	397	270 135	3 972	13 634	ChZ. ZH.
449	„	Gaisberg	11	32 257	1 368	66	453	1 624 952	467	474	327 498	4 595	13 136	ZH. RE.
450	„	Hirtstein	11	23 988	19	—	313	1 372 087	369	4 595	303 284	4 877	20 070	DCh. ChZ. GIG.
451	„	Arlberg	10	33 465	105	79	648	1 771 338	522	459	270 206	6 973	13 058	ZH.
452	„	Brenner	10	23 098	123	54	416	1 278 042	335	293	212 343	3 936	15 903	
453	„	Donnersberg	10	25 611	220	57	440	1 410 188	375	172	214 848	3 188	10 625	ZH. ChZ.
454	„	Eifel	10	26 544	783	18	662	1 206 290	415	205	243 857	4 902	14 854	
455	„	Forstenberg	10	38 877	1 115	98	1 033	1 951 578	613	194	243 220	5 435	15 140	ZH. WM.
456	„	Grenzhorn	10	30 287	1 291	29	722	1 502 713	456	574	265 733	5 312	16 612	
457	„	Hohe Salve	10	25 595	2 670	28	482	1 529 093	379	1 122	274 875	4 686	13 360	LCh.
458	„	Hohe Göll	10	27 236	96	101	575	1 438 878	396	146	242 617	5 087	15 354	ZH.
459	„	Karst	10	29 535	206	108	562	1 551 932	453	639	251 247	5 941	13 265	
460	„	Martinswand	10	27 328	321	—	507	1 558 769	402	340	256 183	4 719	14 583	ChZ. ZH.
516	K. V.	Arniberg	16	16 254	413	—	174	1 213 703	182	7 784	424 739	—	28 760	
517	„	Balmhorn	16	16 271	2 099	4	55	1 112 619	199	1 626	432 454	—	40 679	
518	„	Beatenberg	16	26 546	297	—	264	2 023 774	342	614	443 362	—	37 846	LRD. LDD.
519	„	Hasliberg	16	21 040	1 260	—	129	1 651 820	251	629	415 391	—	38 211	
514	„	St. Bernhard	15	22 957	280	5	205	1 659 532	285	3 337	460 799	—	36 163	
515	„	Dachstein	15	26 094	715	—	256	1 979 567	342	764	462 545	—	38 024	
520	„	Bieberstein	15	24 244	385	—	253	1 862 488	311	2 195	458 431	—	38 745	LRD. RCh.
521	„	Blümlisalp	15	14 405	1 048	15	161	1 007 043	213	453	434 161	—	37 199	
522	„	Kynast	15	29 294	437	—	246	2 115 954	335	675	495 550	—	33 218	LRD. LDD.
523	„	Plassenstein	15	20 657	425	—	259	1 603 862	285	5 720	429 082	—	30 404	
524	„	Daubenhorn	15	22 729	853	—	236	1 529 307	306	1 520	412 457	—	33 663	LRD. RCh.
525	„	Distelalp	15	30 699	1 867	7	213	2 123 938	386	581	419 376	—	37 481	
526	„	Thorstein	12	22 248	782	—	198	1 656 437	303	1 892	306 594	—	30 866	
527	„	Kesselberg	12	21 260	131	—	260	1 698 418	323	2 009	289 099	—	33 770	
528	„	Dorenberg	11	28 629	399	—	267	2 105 060	384	1 722	331 698	—	24 595	
529	„	Zwieselalp	11	22 009	514	—	216	1 625 600	289	2 003	309 038	—	26 773	
530	Sigl V.	Tauern	10	27 424	625	—	278	2 040 997	381	752	283 837	—	26 570	LRD. LDD.
531	„	Engelhorn	10	29 218	387	—	327	2 243 929	427	1 602	260 615	—	24 471	
532	„	Axenstein	10	22 372	311	—	237	1 651 148	333	4 215	294 255	—	23 522	
533	„	Grindelwald	10	28 123	502	—	253	2 032 216	376	741	298 635	—	25 699	
534	„	Etzelstock	10	32 267	584	—	316	2 420 796	422	519	277 197	—	25 438	
535	„	Hohenstaufen	10	27 347	501	—	262	2 009 301	344	1 743	296 923	—	25 206	
536	„	Mont Cenis	10	20 568	192	—	297	1 305 229	294	381	284 416	—	25 735	RCh. LRD. Ch.
537	„	Rigi	10	24 178	115	—	334	1 806 818	348	1 477	257 991	—	23 433	LRD. LDD. RC

* Die Lokomotiven Nr. 715, 716 und 717 kamen im Monat October neu in den Dienst.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
ıte rie	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven (in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden							Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung			Bemerkungen.	
			geleistet					verbraucht					Die Lokomotiven	
			Lokomotiven-				Wagenachsen-	Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden
			Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-								
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tage.
h. V.	Badelwand	8	31 532	154	153	704	1 696 831	473	3 733	250 486	6 446	5 879		84
	Kyffhäuser	8	23 308	186	96	518	1 219 803	359	4 343	248 269	6 427	6 109		138
	Götzenalp	8	30 508	144	103	602	1 593 668	446	3 982	246 732	5 808	6 311	ZH.	92
	Schwarzwald	8	24 995	310	71	528	1 317 078	367	4 360	247 750	6 101	5 878		125
	Odenwald	8	26 492	116	76	645	1 339 364	394	4 553	229 841	5 974	7 037		109
	Finsteraarhorn	8	27 853	—	—	396	2 206 078	401	2 683	215 740	2 626	12 281		100
	Galmihorn	8	28 897	—	—	346	2 303 095	408	2 535	222 560	2 490	12 215		90
	Zugspitz	8	23 449	—	11	308	1 859 175	355	3 973	227 729	2 618	11 783	LRD. LDD.	148
	Glärnisch	8	22 992	106	47	329	1 817 15[illegible]	321	4 068	205 023	2 418	12 619		133
	Burgenstein	8	22 820	106	—	269	1 785 572	308	3 348	216 753	2 607	13 352		141
	Doldenhorn	8	21 941	66	—	289	1 796 721	318	2 760	218 762	2 317	11 649		134
I. T.	Würschnitz	27	3 830	107	228	1 617	76 975	109	706	199 332	—	41 730		62
	Gössnitz	26	2 029	91	232	2 152	38 813	123	511	198 426	—	42 719	LDD. GP.	55
	Schönbörnchen	26	2 121	142	258	2 324	39 448	135	564	155 471	—	42 356		46
	Lugau	26	1 460	149	166	1 441	34 450	87	4 451	213 440	—	41 162		159
	Greiz	19	7 810	230	268	1 328	204 333	136	170	473 348	15 549	22 581	GP.	28
	Brunn	19	3 013	395	177	1 587	59 839	103	1 914	401 688	12 894	19 138	GP. LRD.	123
I.	Zittau	15	2 713	340	342	2 772	66 114	143	146	21 836	37 679	23 432	BD.	4
I. T.	Hyäne	33	13 916	184	63	1 115	344 558	178	939	594 096	—	75 398	OP.	22
II.	Delphin	32	—	—	301	2 399	—	165	728	603 089	—	59 195		55
	Vampyr	32	—	—	268	2 286	—	169	1 608	528 842	—	51 481		59
	Kötzschenbroda	28	153	115	261	2 435	7 574	128	1 425	497 355	—	47 911		70
	Basel	26	35	36	306	2 847	71	151	53	428 625	—	39 657		—
	Röderau	26	56	—	259	2 278	1 617	116	85	472 529	—	40 323	LRD.	7
	Oder	25	268	115	226	2 073	10 325	106	1 811	406 222	—	34 108		111
	Oederan	25	—	—	345	2 802	—	162	36	406 554	—	35 261		—
	Neckar	25	115	115	291	2 700	5 878	160	706	447 200	—	42 445		47
I. T	Stollen	30	—	169	286	2 208	—	120	375	465 293	—	51 178		22
	Leder	30	—	—	288	2 383	—	123	587	470 797	—	52 565		52
b. I.	Stahl	9	36 222	604	263	468	847 906	335	612	266 773	—	16 956		28
	Granit	9	45 248	93	67	423	1 075 835	407	1 099	274 580	—	16 993	ChAA.	26
	Marmor	9	28 781	1 318	761	702	594 549	277	1 441	260 436	—	17 075		51
	Gold	9	26 604	51	2	579	505 719	222	1 519	186 138	—	10 069	NG.	52
	Kobalt	9	30 860	3 030	810	725	749 487	364	2 112	227 362	—	10 070		37
	Nickel	9	32 313	3 062	695	791	799 529	379	606	178 572	—	10 594	ChAA.	18
	Arsen	9	39 906	730	367	575	895 883	366	1 549	271 234	—	18 044		35
	Basalt	9	24 933	2 367	441	625	593 605	285	3 538	174 705	—	8 355		98
	Silber	9	28 022	100	3	618	537 851	246	265	238 156	—	12 504	NG.	73
	Kalk	9	27 496	1 699	483	609	628 823	296	647	198 286	—	9 582	ChAA. ZKl.	29
	Albit	9	34 777	1 463	801	739	719 126	331	1 058	249 954	—	17 261	ChAA.	30
	Epidot	8	24 386	842	506	476	550 300	225	1 737	281 649	3 699	14 979	ChAA. ACh.	74
	Topas	8	28 888	983	564	563	608 941	278	3 361	285 110	3 708	14 358		94
	Felsit	8	33 411	1 030	440	572	718 758	309	3 134	225 795	4 311	13 285	ChAA.	77
	Demant	8	28 482	1 679	407	728	621 551	267	2 935	261 255	5 426	13 269		66
	Korund	8	24 583	1 059	507	518	520 413	235	1 900	273 702	3 995	14 195		46
w.	Alabaster	10	17 033	2 219	345	527	346 975	179	532	135 238	—	13 716	ChAA. NG.	18
T.	Granat	10	23 024	174	47	383	518 662	213	1 388	127 633	—	13 672		46
	Saphir	10	29 567	1 509	269	991	669 994	264	984	131 756	—	13 917	RHCh. ChAA.	23
	Onyx	10	19 904	839	302	466	469 042	164	2 696	165 548	—	15 907	RHCh. ACh.	82
	Opal	10	28 254	251	199	781	647 533	245	2 006	118 204	—	13 359	RHCh.	51
	Jaspis	10	33 546	798	522	832	744 055	309	1 019	143 388	—	14 043	ChAA. RHCh.	23
IV.	Hundert	26	31 877	887	291	1 067	1 128 847	353	481	772 373	—	53 046		40
	Wiesenburg	26	25 910	1 207	337	942	929 282	322	680	720 787	—	46 026		85
	Hartenstein	26	11 217	1 662	214	488	382 257	149	2 260	531 314	—	44 979	SZ. LZ.	92
	Aue	26	14 144	1 430	241	581	482 754	169	5 496	589 357	—	48 059		175
	London	21	22 486	10	63	551	850 344	239	2 565	553 170	12 215	35 247		138
	Annaberg	20	22 335	822	506	1 447	529 443	280	1 405	558 027	9 123	38 315		29
	Buchholz	20	25 012	1 126	454	1 025	642 002	287	1 207	475 770	16 382	27 049		24
	Augustusburg	20	19 403	735	408	726	473 284	207	5 144	473 606	9 702	33 804	ACh. WA.	136
	Scharfenstein	19	11 837	426	242	447	291 773	135	6 238	543 889	10 668	33 259		200
	Waldkirchen	19	15 656	273	125	417	368 563	155	5 167	513 937	7 687	30 163		112
	Wolkenstein	19	25 114	630	262	790	473 801	247	1 027	540 394	9 068	34 814	ACh. WA. HF.	46
	Flöha	19	21 591	153	18	336	561 931	216	3 755	515 694	7 677	32 072	ACh. HF. LW.	103
	Wiesa	17	36 397	—	106	843	1 386 070	427	623	607 483	7 502	27 001	SZ. LZ.	57
	Cainsdorf	17	33 156	20	99	737	1 243 015	376	1 937	421 576	8 686	28 018		74

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
342	II. IV.	Hilbersdorf	12	33 342	395	221	719	980 413	384	1 104	397 803	4 478	23 239	ACh. WA. LW.
343	"	Komotau	12	30 250	315	117	742	884 590	359	1 920	371 059	4 840	23 214	
344	"	Schlettau	12	28 425	2 037	565	1 430	974 493	367	217	252 939	12 165	16 575	
345	"	Wilkau	12	24 734	2 045	440	1 040	864 385	310	1 351	261 359	14 867	17 125	SZ. LZ.
346	"	Saatz	12	30 479	2 386	529	1 442	1 026 055	368	163	267 138	15 523	15 308	
347	"	Weipert	12	32 441	256	161	615	947 393	337	1 971	340 076	4 911	20 857	ACh. LW. WA.
53	II. IV. V.	Schwarzenberg	28	7 096	401	552	420	112 460	90	338	310 217	—	48 528	ZKl. SchaN. NG.
58	"	Schneeberg	25	7 299	149	590	592	100 751	111	1 410	357 605	30 746	39 771	SchaN.
59	"	Neustädtel	25	11 317	123	879	959	152 381	177	800	291 693	25 836	41 336	
108	"	Hercules	22	7 738	194	635	590	97 615	103	1 781	42 260	51 234	26 928	ZKl. SchaN.
112	"	Wildeck	20	30 395	253	208	708	702 187	265	2 997	438 638	20 588	30 304	RHCh.
231	II. Va.	Glückauf	29	9 280	2 271	25	1 991	322 183	178	1 829	503 627	—	71 057	
232	"	Richard	29	1 684	431	216	2 752	52 203	148	431	433 849	—	65 348	DChK.
233	"	Tharandt	29	9 928	2 466	23	2 108	336 484	180	468	503 977	—	67 026	
234	"	Neue Hoffnung	21	1 840	443	257	1 767	43 755	100	4 026	288 017	—	37 142	DCh.
364	II. V. V.	Knappe	12	221	14	269	2 931	7 639	145	2 466	42 104	32 861	14 268	DCh. BD.
365	"	Schacht	12	708	348	406	1 904	22 645	124	3 824	37 882	32 126	16 401	DCh. ChZ.
366	"	Wetter	12	13 812	1 143	1 257	1 904	743 923	232	157	130 091	29 570	16 076	LZ.
367	"	Hunt	12	7 073	974	256	1 428	298 760	176	927	83 572	24 133	15 633	SZ. ZH.
368	"	Tiefbau	12	6 506	502	631	894	358 421	117	174	114 968	26 901	15 569	LZ.
16	"	Kohle	11	11 580	915	1 083	1 552	635 614	187	603	112 494	27 514	14 301	
17	"	Adhäsion	11	8 762	1 215	277	1 726	379 621	234	612	52 700	22 280	13 596	SZ. ZH.
23	"	Kraft	11	27	4	277	3 002	833	139	1 610	2 947	31 303	13 068	BD.
24	"	Leistung	11	9 325	1 433	240	1 898	398 017	234	250	67 039	23 129	14 313	SZ. LZ. ZH.
64	"	Eisen	11	7 091	991	180	1 414	309 255	184	611	45 580	23 917	11 822	SZ. ZH.
65	"	Kaue	11	126	21	278	3 023	3 670	141	1 513	8 473	30 842	12 837	DCh.
69	"	Fahrt	11	10 988	850	1 041	1 421	590 315	183	1 727	112 044	27 238	13 866	LZ.
213	"	Morgengang	11	118	11	276	2 995	3 806	150	1 481	5 101	32 284	13 187	DCh.
420	"	Schlägel	11	21	15	301	3 273	739	158	206	2 283	31 914	15 250	
218	"	Bohrer	10	13 846	1 167	1 307	1 884	757 991	240	207	87 980	21 474	11 016	LZ.
219	"	Rolle	10	9 809	1 667	220	1 967	424 728	255	99	74 821	19 047	12 169	SZ. ZH. ChZ.
221	"	Meisel	10	6 229	798	235	1 484	278 105	162	132	59 434	16 275	11 660	
223	"	Seil	10	4 590	570	180	998	199 722	124	300	63 342	17 637	11 668	SZ. ZH.
224	"	Haspel	10	7 477	1 087	248	1 505	327 390	198	526	76 186	19 182	11 726	
18	"	Compass	7	9 397	1 551	281	2 030	403 229	260	136	51 774	12 521	7 012	SZ. LZ. ZH.
19	"	Magnet	7	10 264	1 547	326	2 302	444 029	277	54	50 759	11 446	7 039	
20	"	Kobold	7	27	4	302	3 291	1 049	161	176	331	22 798	7 223	DCh.
21	"	Gnom	7	69	4	300	3 266	2 190	161	242	305	22 394	6 390	DCh. BD.
70	"	Arbeit	7	13 542	88	—	735	350 701	148	64	50 857	12 278	8 796	StE.
71	"	Gestänge	7	10 620	1 324	669	2 635	225 653	254	163	37 086	12 938	9 731	
72	"	Basis	7	9 544	1 395	303	2 099	406 371	254	68	52 249	12 483	6 569	SZ. LZ. ZH.
220	"	Dynamit	7	756	414	570	3 152	32 226	202	166	6 669	16 894	8 799	ChZ. ChAA.
627	"	Steiger	7	14 628	313	142	769	363 883	165	123	61 147	12 040	7 188	
635	"	Glocke	7	16 060	116	58	1 033	390 349	198	2 574	43 117	12 901	7 947	StE.
636	"	Halde	7	10 424	1 234	653	2 638	222 200	237	80	35 216	11 841	7 208	
616	"	Berggeist	6	2 746	336	187	1 389	122 591	118	2 616	32 501	11 095	6 549	PIG. ChZ.
628	W. VII. V.	Grube	10	5 515	193	192	914	137 070	86	1 210	10 548	—	14 402	
629	"	Kunst	10	9 996	420	343	1 747	258 308	171	1 197	10 644	—	12 881	GP.
630	"	Blende	10	7 805	358	262	1 308	208 007	133	2 014	5 439	—	12 245	
631	"	Curve	10	8 890	322	299	1 558	230 260	154	1 617	11 672	—	12 676	
688	Crlsr.	Sauger	11	1 817	461	175	1 553	29 605	83	1 216	44 611	—	9 918	LRD. PB.
689	VII. V.	Klappe	11	1 185	230	199	1 896	15 792	93	1 710	39 316	—	9 582	LDD. LRD.
30	II. VII. V.	Dante	2	2 914	—	267	2 485	41 962	119	472	6 568	3 603	420	LRD.
31	"	Goethe	2	2 181	—	209	1 937	30 549	90	208	12 404	2 616	1 096	LDD.
32	"	Schiller	2	1 569	71	294	2 660	26 056	130	323	10 780	3 033	688	LDD. LRD.
34	"	Gellert	2	6 330	729	158	2 162	194 369	149	652	13 124	2 309	924	DChK.
40	"	Uhland	2	300	285	521	2 932	15 205	180	1 105	1 842	3 246	1 152	DCh. LCh. ChA
614	"	Herder	2	5 046	521	527	2 707	68 612	173	740	2 918	3 175	1 365	ACh. ECh. L
615	"	Körner	2	10 115	152	79	2 154	535 005	215	593	19 198	1 325	664	PIG.
619	"	Schlömilch	1	21 864	238	358	837	229 817	202	242	—	—	120	JS.
633	"	Iffland	1	15 172	480	1 216	947	196 420	158	158	265	8	102	ZKl. JS.
706	II. VII.	Berggiesshübel	4	25 613	137	3	651	396 290	185	924	76 249	1 910	6 003	PB.
707	V. 8.	Rottwerndorf	4	11 320	1 381	34	281	178 862	83	124	64 889	1 691	4 152	
713	"	Johanngeorgenstadt	1	18 400	261	—	527	173 508	139	1 621	13 639	297	515	JS.
714	"	Erla	1	12 604	332	—	296	121 289	120	1 190	9 924	229	522	

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2. Kategorie der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	5. Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	7. Reserve- (Dienststunden.)	8. Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	10. verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Tonnen.)	11. Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	12. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	13. im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	14. an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	15. Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden (Tage.)
H.VIII.T.	Döhlen	27	6 093	1 272	10	791	175 669	100	797	448 578	—	65 278		45
„	Windberg	27	5 223	778	3	586	147 740	72	1 525	514 480	—	66 462		53
„	Hainsberg	27	9 327	1 385	5	998	263 762	125	1 107	454 820	—	68 962	DCK.	45
„	Freiberg	26	9 502	1 261	8	1 073	271 314	129	1 669	438 853	—	68 950		80
„	Burgk	18	9 481	2 142	9	1 307	265 035	135	4 608	236 000	—	39 630		71
—	Dampfwagen A.	1	23 435	1 341	—	—	65 182	103	2 426	—	—	—		114
—	„ B.	1	20 814	1 033	—	—	81 740	96	1 955	1 846	—	—	ZWEL. ZL. ZR.	85
—	„ C.	1	25 624	1 055	—	—	105 759	112	2 143	—	—	—		116
	Hierüber:													
K. I. T.	Greif	36	—	163	218	1 884	—	71	287	396 065	—	68 748		8
H. I. T.	Zschopau	32	—	—	307	2 607	—	100	445	384 069	—	49 992	BD.	10
H. II. T.	Elsterthal	33	—	—	287	2 435	—	97	195	483 882	—	69 767		1
„	Luchs	33	9 497	89	—	527	217 270	113	463	725 778	—	82 095	OP.	29
„	Wolf	33	2 542	287	67	233	86 161	35	1 454	495 153	—	72 361	PIC. LZ.	61
„	Eber	33	2 903	94	485	2 601	111 143	138	1 996	714 392	—	66 712	RCh.	70
„	Casuar	33	—	83	202	1 831	—	73	193	470 221	—	60 686	BD.	—
B. II.	Gazelle	32	238	66	280	2 401	6 805	199	467	610 596	—	53 298	LRD. LDD.	34
„	Faust	32	4 350	1 031	475	1 324	102 571	94	135	400 274	—	55 174		30

b. Lokomotiven für schmalspurige Bahnen.

H.V.T.K.	———	3	15 550	229	3	74	296 055	104	2 930	35 297	684	3 126	HK.	78
„	— — —	3	8 742	291	470	443	135 197	63	1 539	14 612	394	2 294	WS. OD.	55
„	———	3	15 504	256	—	78	282 042	103	899	32 308	587	2 485	HK.	55
„	———	2	13 843	168	—	63	245 521	93	1 286	27 611	339	2 531	HK.	74
„	———	1	11 225	68	14	199	211 673	70	631	15 808	305	724	WS.	29
„	———	unter 1	11 967	97	172	251	217 015	95	128	—	—	—	HK. OD.	20
„	———	„	7 194	126	32	114	134 226	52	407	—	—	—	HK. KKk.	17
„	———	„	10 949	251	32	131	207 241	77	275	—	—	—	HK. ZM.	11
„	———	„	9 292	27	—	216	184 489	63	498	—	—	—	WS. OD.	44
„	———	„	8 341	214	364	164	146 212	96	594	—	—	—	WS. RRg.	32
„	———	„	7 784	45	17	135	142 430	49	49	—	—	—	RRg.	—
„	———	„	3 671	141	7	69	65 598	24	83	—	—	—	RRg.	1
„	———	„	6 171	—	2	140	112 978	17	258	—	—	—	OD.	—
„	———	„	7 891	—	15	339	115 494	53	117	—	—	—	KKk.	7
„	———	„	3 206	14	15	173	48 801	28	214	—	—	—	ZM.	8
„	———	„	3 887	28	—	89	75 117	27	172	—	—	—	WS.	1
Hg. VII. T. K.	———	12	826	3	62	791	14 594	30	570	3 463	121	3 917	WS. KKk.	33
	Hauptsumme pro 1884		16 795 681	835 256	253 226	675 055	612 962 755	201 457	1 277 192[1]	—	—	—	—	43 014
	„ „ 1883		16 292 651	782 832	254 318	650 957	606 249 319	198 246	1 280 836	—	—	—	—	43 367
	pro 1884 entfielen:													
f	die Staatsbahnen		16 658 185	819 740	253 023	670 502	608 402 004	200 164	—	—	—	—	—	—
,	„ Altenburg-Zeitzer Bahn		222	449	18	98	8 348	11	—	—	—	—	—	—
,	„ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn		1 009	129	11	26	49 833	13	—	—	—	—	—	—
	„ Zittau-Reichenberger Bahn		134 932	13 922	174	3 523	4 029 576	1 121	—	—	—	—	—	—
,	„ Brückenbergschachtb. bei Zwickau		11 193	877	—	906	472 994	148	—	—	—	—	—	—
	„ Berlin-Dresdner Bahn		140	139	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
dem haben **fremde Lokomotiven**[2]) geleistet resp. verbraucht			103 757	3 713	1 183	4 520	2 045 858	820	—	—	—	—	—	—
en Staatsbahnen wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet resp. verbraucht			16 761 942	823 453	254 206	675 022	610 447 862	200 984	—	—	—	—	—	—

†) Von diesen ausrangirten Lokomotiven, welche wieder ersetzt und deshalb in den Bestandsnachweisungen nicht mit enthalten sind, wurden die Lokomotive Luchs im Monat ber und Lokomotive Casuar im Monat October zerschlagen.

*) Die Lokomotiven für schmalspurige Bahnen Nr. 7 bis mit 10 kamen im Monat März, Nr. 11 im Monat April, Nr. 12 im Monat August und Nr. 13 bis mit 17 im Monat September den Dienst.

[1]) Ausschliesslich 12 Mark Erlös von der Lokomotive Nr. 686; ausserdem wurden noch 2 681 Mark für Unterhaltung des Lokomotiven-Zubehörs verwendet.

[2]) Einschliesslich fremde Lokomotive auf schmalspurigen Bahnen mit 128 Lokomotiven-Nutzkilometer, 1 Rangirdienststunde, 2 177 Wagenachsenkilometer und 2 t Kohlenverbrauch.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Kategorie der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet					verbraucht		Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung			Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).
				Lokomotiven-				Wagenachsen-	Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	
				Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-							
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

—	B. III.	Zeitz	12	15 881	345	—	883	638 889	196	1 101	258 840	10 439	18 271	AZ.
—	„	Meuselwitz	12	19 288	338	99	1 121	776 525	232	1 843	268 235	11 296	19 455	
—	„	Wilhelm I.	12	15 641	465	195	898	624 507	212	3 020	275 141	11 015	18 892	
—	„	Herzog Ernst	12	12 241	842	1 256	936	381 477	178	965	228 979	13 147	17 474	
—	„	Rositz	9	14 996	686	481	980	568 417	207	1 421	147 861	12 189	14 755	
—	B. III b.	Rehmsdorf	1	27 131	467	—	1 501	1 091 380	330	146	15 947	838	518	
—	B. VII.	Kriebitzsch	4	12 777	267	28	151	88 431	59	207	118 816	705	3 468	
—	T. S.	Mumsdorf	1	36 381	128	—	399	247 585	158	578	22 976	215	631	
		Hauptsumme pro 1884		154 336	3 538	2 059	6 869	4 417 211	1 572	9 281 [1]	—	—	—	—
		„ „ 1883		137 793	3 245	2 035	6 046	3 991 220	1 445	15 854	—	—	—	—
		pro 1884 entfielen:												
		auf die Altenburg-Zeitzer Bahn		154 336	3 538	2 059	6 869	4 417 211	1 572	—	—	—	—	—
		Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		1 635	1 096	538	486	50 145	53	—	—	—	—	—
		Auf der Altenburg-Zeitzer Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		155 971	4 634	2 597	7 355	4 467 356	1 625	—	—	—	—	—

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

—	Schl. VIII. T.	Zwenkau	11	6 090	83	134	211	252 498	80	460	175 418	5 713	14 141	GM.
—	„	Wiprecht von Groitzsch	11	26 306	180	668	838	1 048 754	255	223	218 988	6 656	15 204	
—	„	Lucka	10	13 636	782	777	748	529 060	151	412	190 966	6 008	10 759	GM. AZ.
—	„	Gaschwitz	10	16 678	151	475	512	636 268	165	1 571	183 444	5 813	9 661	
—	B. V. T.	Concordia	1	23 550	233	655	786	1 182 361	293	766	—	—	463	GM.
*—	„	Die Harth	unter 1	2 548	147	56	83	120 161	37	298	—	—	—	
		Hauptsumme pro 1884		88 808	1 576	2 765	3 178	3 769 102	981	3 730 [2]	—	—	—	—
		„ „ 1883		76 980	1 526	1 582	2 209	2 883 615	788	10 409	—	—	—	—
		pro 1884 entfielen:												
		I) auf die Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn		87 395	929	2 245	2 790	3 727 305	939	—	—	—	—	—
		II) „ „ Altenburg-Zeitzer Bahn		1 413	647	520	388	41 797	42	—	—	—	—	—
		Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		1 009	129	11	26	49 833	13	—	—	—	—	—
		Auf der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		88 404	1 058	2 256	2 816	3 777 138	952	—	—	—	—	—

c. Zittau-Reichenberger Bahn.

—	C. I.	Reichenberg	15	286	574	198	4 007	4 984	165	907	16 933	45 407	17 349	GD. ZR.
—	B. III.	Rich. Hartmann	27	16 759	1 879	295	1 403	365 205	170	2 978	622 644	24 824	58 460	ZWEL. ZL. ZR.
—	„	Saturn	25	20 417	1 625	330	1 355	467 577	194	3 859	602 872	27 317	52 602	
—	„	Mars	25	24 420	2 018	398	1 448	539 377	214	1 479	675 958	24 758	57 823	
—	„	Neptun	25	25 311	2 060	353	1 256	561 278	234	1 287	675 324	24 501	61 321	
—	B. III b	Jupiter	1	45 141	533	28	557	800 315	297	1 226	36 012	322	138	BZ. ZWEL. ZR.
		Hauptsumme pro 1884		132 334	8 689	1 602	10 026	2 738 736	1 274	11 736 [3]	—	—	—	—
		„ „ 1883		129 330	6 461	1 801	11 217	2 655 064	1 257	4 368	—	—	—	—
		pro 1884 entfielen:												
		I) auf die Zittau-Reichenberger Bahn		28 705	4 984	419	5 507	695 055	456	—	—	—	—	—
		II) „ „ Staatsbahnen		103 629	3 705	1 183	4 519	2 043 681	818	—	—	—	—	—
		Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		124 932	13 922	174	3 523	4 029 576	1 121	—	—	—	—	—
		Auf der Zittau-Reichenberger Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet resp. verbraucht		153 637	18 906	593	9 030	4 724 631	1 577	—	—	—	—	—

*) Die Lokomotive Die Harth kam im Monat November neu in den Dienst.
1) Ausserdem wurden noch 1092 Mark für Gleisziins, Fracht und Unterhaltung des Lokomotiven-Zubehörs etc. verwendet.
2) „ „ „ „ 237 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „
3) „ „ „ „ 2314 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „

Durchschnittsleistung und **Durchschnittsverbrauch** der **Lokomotiven** der Staats-Eisenbahnen pro Stück und volles Jahr.

Kategorie.	Stückzahl		Durchschnittsleistung pro Stück und volles Jahr.					Durchschnittsverbrauch pro Stück und volles Jahr.						
								Heizmaterial in Tonnen				Reparatur-Kosten		
								pro 1000 Nutzkilometer		pro 1000 Wagenachsenkilometer				
	am Schlusse des Jahres.	durchschnittlich (auf das volle Jahr reducirt).	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsenkilometer pro Nutzkilometer.	incl.	excl.	incl.	excl.	pro Stück	pro Lokomotiv- u. Rangirkilom. (1 Rangirdienststunde = 10 Kilom.)	Zeit in Tagen.
			Kilometer.		Dienststunden.			Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.				Mark.		
I) nach den Kategorien:														
H. VI.	32	32,0	42 301,0	789,7	296,1	242,5	20,52	7,791	7,281	0,380	0,358	2 253,62	0,050	72,2
B. VI.	9	9,0	40 360,6	394,6	26,9	157,8	21,87	6,926	6,703	0,317	0,306	1 103,44	0,026	28,2
Hsch. VI.	12	12,0	33 890,1	556,9	555,7	77,2	27,79	9,485	9,014	0,326	0,321	3 349,92	0,095	121,2
H. VI a.	13	13,0	34 190,2	847,1	257,1	509,8	19,47	7,642	6,759	0,392	0,348	1 154,54	0,029	50,6
B. VI a.	17	17,0	21 474,2	1 838,2	498,9	750,7	18,76	8,746	6,788	0,461	0,362	2 151,24	0,070	84,6
K. VIII.	8	8,0	38 608,5	750,6	487,0	18,1	22,12	9,881	9,586	0,447	0,433	2 898,75	0,073	78,5
H. III b.	94	94,0	24 704,6	1 840,6	465,6	993,5	34,13	10,818	8,575	0,317	0,251	1 435,21	0,038	42,2
K. III b.	21	21,0	37 350,2	180,5	223,8	517,0	27,18	8,944	8,245	0,328	0,302	1 837,38	0,048	53,8
Schw. III b.	32	32,0	29 558,0	959,8	645,3	851,2	21,95	9,402	7,701	0,428	0,351	1 985,50	0,051	60,0
Hsch. III b.	15	15,0	29 200,0	1 600,7	436,5	572,1	24,67	10,098	8,785	0,409	0,356	3 351,92	0,093	81,1
H. III.	85	84,5	13 329,1	1 407,4	461,2	1 331,9	46,73	15,143	9,885	0,324	0,212	1 562,09	0,056	55,2
W. III.	3	2,5	2 038,4	796,0	290,4	1 266,8	36,44	45,330	14,914	1,243	0,409	744,80	0,048	65,6
B. III.	3	3,0	688,7	251,0	280,3	2 521,3	31,70	—	—	—	—	2 031,67	0,078	49,0
B. III a.	1	1,0	5 791,0	1 767,0	426,0	395,0	23,19	14,851	9,497	0,640	0,410	3 608,00	0,214	114,0
W. III a.	2	2,0	13 957,0	4 260,5	1 849,0	1 465,0	26,04	15,369	7,487	0,590	0,288	498,50	0,015	19,5
H. III a.	1	1,0	13 629,0	4 820,0	1 680,0	1 470,0	27,80	16,802	8,731	0,615	0,298	1 014,00	0,021	33,0
K. III.	29	29,0	24 589,9	1 289,3	619,4	1 077,8	25,79	10,809	8,324	0,419	0,322	1 303,90	0,036	61,8
Schi. III.	8	8,0	18 095,1	1 037,0	168,2	1 365,5	54,33	14,189	10,576	0,261	0,195	190,62	0,006	20,0
H. VII.	22	22,0	20 471,1	3 060,1	584,9	1 137,5	23,78	14,597	11,111	0,614	0,467	1 108,45	0,032	33,0
Schw. VII.	10	10,0	4 168,6	2 645,7	652,4	1 838,4	36,22	49,201	25,164	1,358	0,695	1 524,10	0,060	47,6
H. V.	106	103,7	25 400,5	1 078,3	147,5	601,3	56,56	14,242	12,955	0,252	0,229	2 449,02	0,075	71,2
Schw. V.	35	35,0	28 889,9	607,7	26,5	624,0	55,80	14,889	13,860	0,269	0,251	1 246,37	0,035	42,7
K. V.	16	16,0	22 833,5	744,1	1,9	212,0	73,82	12,963	12,416	0,176	0,168	2 095,25	0,079	88,1
Sigl V.	8	8,0	26 437,1	402,1	—	288,0	73,84	13,830	13,296	0,189	0,181	1 428,75	0,048	64,6
Hsch. V.	11	11,0	25 889,7	108,0	50,6	448,5	66,49	14,572	13,789	0,219	0,207	3 667,09	0,120	117,6
H. I. T.	6	6,0	3 377,2	185,7	221,5	1 741,5	22,40	34,200	11,055	1,527	0,494	1 386,00	0,066	78,8
C. I.	1	1,0	2 713,0	340,0	342,0	2 772,0	24,27	52,709	6,635	2,163	0,272	146,00	0,005	4,0
H. II. T.	1	1,0	13 916,0	184,0	63,0	1 115,0	24,76	12,791	9,270	0,517	0,374	939,00	0,037	22,0
B. II.	8	8,0	78,4	47,6	282,1	2 477,5	40,61	—	—	—	—	806,50	0,032	43,6
B. II. T.	2	2,0	—	84,5	287,0	2 295,5	—	—	—	—	—	481,00	0,021	37,0
H. III b. T.	16	16,0	30 932,0	1 256,9	444,8	606,9	22,16	9,742	8,505	0,440	0,384	1 719,56	0,045	52,1
Schw. III b. T.	6	6,0	25 221,3	965,0	280,7	663,3	22,44	9,080	7,613	0,405	0,339	1 437,50	0,044	40,5
H. IV.	20	20,0	24 790,3	840,8	270,0	819,3	31,10	11,470	9,744	0,369	0,313	2 235,55	0,066	77,8
H. IV. T.	5	5,0	12 769,0	224,0	572,8	658,8	18,25	11,685	8,756	0,640	0,480	1 265,20	0,075	78,0
H. V a.	4	4,0	5 683,0	1 402,8	130,8	2 154,5	33,20	26,658	9,062	0,803	0,272	1 688,50	0,059	42,5
H. V. T.	31	31,0	6 980,2	711,8	411,4	2 017,5	40,22	26,887	13,245	0,668	0,329	770,55	0,028	22,2
W. VII. T.	4	4,0	8 051,5	323,3	274,0	1 381,8	25,88	16,891	8,911	0,653	0,344	1 509,50	0,058	131,0
Crlsr. VII. T	2	2,0	1 501,0	345,5	187,0	1 724,5	15,12	58,628	6,995	3,877	0,463	1 463,00	0,077	85,0
H. VII. T	9	9,0	7 276,8	275,1	403,2	2 091,2	20,43	21,621	8,398	1,058	0,411	499,22	0,018	27,4
H. VII. T. S.	4	4,0	16 984,3	527,8	9,3	438,8	12,81	7,757	6,506	0,606	0,497	964,75	0,044	84,0
H. VIII. T.	5	5,0	7 925,2	1 367,6	7,0	951,0	28,35	14,157	8,227	0,499	0,290	1 941,20	0,103	58,8
Dampfwagen	3	3,0	23 291,0	1 143,0	—	—	3,62	4,451	4,222	1,231	1,167	2 174,67	0,089	105,0
H. V. T. K.	16	10,7	13 524,9	182,7	106,8	250,3	18,10	7,007	6,337	0,387	0,350	942,06	0,058	40,4
Hg. VII. T. K.	1	1,0	826,0	3,0	62,0	791,0	17,67	36,320	7,264	2,056	0,411	570,00	0,065	33,0
II) nach der Verwendung:														
a) auf normalspurigen Bahnen.														
Lokomotiven	91	91,0	35 625,9	920,6	352,8	325,7	21,48	8,217	7,560	0,383	0,353	2 165,01	0,054	74,2
enzug-Lokomotiven	162	162,0	28 336,2	1 429,3	467,1	864,6	29,55	10,138	8,359	0,343	0,283	1 773,52	0,046	50,9
otiven für gemischte Züge	164	163,0	15 525,9	1 694,7	521,7	1 310,8	36,59	14,590	9,985	0,399	0,273	1 377,53	0,045	51,1
g-Lokomotiv.	176	173,7	25 945,7	860,1	96,8	945,0	59,09	14,288	13,181	0,242	0,223	2 204,25	0,068	69,6
Lokomotiv.	124	124,0	13 635,4	702,4	323,3	1 431,0	26,92	14,003	9,545	0,542	0,356	1 311,72	0,046	53,0
wagen	3	3,0	23 291,0	1 143,0	—	—	3,62	4,451	4,222	1,231	1,167	2 174,67	0,089	105,0
gestellte Lokomotiven	9	8,5	2 297,6	213,3	261,3	1 863,9	26,83	47,107	10,294	1,756	0,387	662,94	0,031	28,6
ntdurchschn. 1884	729	725,2	22 959,4	1 149,1	347,5	926,1	36,66	12,037	9,862	0,328	0,269	1 746,49	0,052	58,7
ntdurchschn. 1883	731	719,4	22 527,1	1 087,5	353,2	903,3	37,39	12,197	10,033	0,327	0,269	1 765,56	0,054	59,7
egen 1883	— 2	+ 5,8	+ 432,3	+ 61,6	— 5,7	+ 22,8	— 0,64	— 0,160	— 0,171	+ 0,001	—	— 19,07	— 0,002	— 1,0
b) auf schmalspurigen Bahnen.														
sp. Lok. 1884	17	11,7	12 439,6	167,4	103,0	296,5	18,10	7,178	6,342	0,396	0,360	910,26	0,056	39,7
„ 1883	6	5,8	14 940,7	85,0	35,5	196,9	19,53	6,651	6,216	0,341	0,318	1 844,14	0,102	77,8

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

Lokomotiven-Leistungen und Heizmaterialverbrauch auf den Betriebsstrecken i. J. 1884.

Betriebslinien.	Leistungen.						Verbrauch.				
	Lokomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Tonnen				
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	pro Nutzkilometer.	im Ganzen.	pro 1000 Nutzkilometer incl.	pro 1000 Nutzkilometer excl.	pro 1000 Wagenachsenkilometer incl.	pro 1000 Wagenachsenkilometer excl.
	Kilometer.		Dienststunden.				Verbrauch für Leerfahrten, Reserve und Rangirdienst.				
a) normalspurige Staatsbahnen.											
Leipzig-Zwickau	1 382 599	40 618	15 490	60 952	59 089 594	42,74	15 211	11,002	8,679	0,257	0,203
Zwickau-Hof	1 871 439	82 476	18 001	49 271	71 272 487	38,08	23 303	12,452	10,984	0,327	0,288
Leipzig-Borna-Chemnitz	506 262	23 250	2 396	17 373	19 882 192	39,27	6 159	12,166	10,422	0,310	0,266
Limbach-Wittgensdorf-Chemnitz	57 639	—	77	1 666	1 404 613	24,37	613	10,635	9,286	0,436	0,381
Rochlitz-Narsdorf-Penig	61 748	830	52	3 895	810 880	13,13	623	10,089	7,520	0,768	0,557
[1]) Röderau-Riesa-Chemnitz	528 497	24 742	4 556	17 044	23 146 646	43,80	6 706	12,689	10,972	0,290	0,251
Chemnitz-Zwickau	722 167	25 481	2 387	21 293	28 811 904	39,90	9 452	13,088	11,621	0,328	0,287
[2]) Höhlteich-Wüstenbrand-Chemnitz	110 771	2 386	1 629	6 501	7 216 419	65,15	1 844	16,647	13,839	0,256	0,212
[3]) Stollberg-St. Egidien	85 847	3 547	1 523	8 065	2 740 067	31,92	1 269	14,782	10,321	0,463	0,323
Glauchau-Gössnitz-Gera	316 724	7 636	6 715	19 498	10 341 465	32,65	4 004	12,642	9,592	0,387	0,294
Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	50 612	265	—	1 324	484 026	9,56	416	8,219	7,093	0,859	0,742
[4]) Schwarzenberg-Zwickau	294 505	21 130	5 132	21 837	11 407 561	38,73	4 652	15,796	12,651	0,408	0,327
Schneeberg-Niederschlema	26 915	104	2 155	2 237	365 446	13,58	399	14,824	10,969	1,092	0,742
Reichenbach-Plauen-Eger	606 723	43 859	11 199	13 785	19 591 426	32,29	7 184	11,841	10,262	0,367	0,318
Herlasgrün-Falkenstein	64 685	40	3	1 502	865 846	13,38	529	8,178	7,189	0,611	0,537
Annaberg-Chemnitz	323 129	19 018	5 467	9 562	9 626 301	29,79	3 804	11,772	9,987	0,395	0,335
Weipert-Annaberg	41 145	80	1 099	1 617	932 966	22,68	460	11,180	9,174	0,493	0,402
Rosswein-Hainichen-Chemnitz	153 947	1 824	1 784	5 206	4 165 143	27,06	1 524	9,900	8,230	0,366	0,304
[5]) Dresden-Chemnitz	1 108 400	174 223	31 782	55 358	37 827 296	34,13	17 766	16,029	12,742	0,470	0,373
Bodenbach-Dresden	966 784	17 520	19 373	56 788	57 409 093	59,38	12 047	12,461	9,579	0,210	0,162
Görlitz-Dresden	1 273 980	105 532	24 496	62 593	48 032 704	37,70	14 794	11,612	8,850	0,308	0,233
Kamenz-Arnsdorf-Pirna	321 953	29 033	11 994	12 588	10 467 550	32,51	4 300	13,356	10,716	0,411	0,329
Zittau-Herrnhut-Löbau	142 813	1 925	438	2 251	2 422 493	16,96	849	5,945	5,161	0,350	0,304
Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau	300 654	2 902	1 543	11 156	5 362 282	17,84	2 206	7,337	5,638	0,411	0,316
Bischofswerda-Zittau	346 495	13 069	2 819	15 968	9 522 977	27,48	3 330	9,611	7,354	0,350	0,269
Leipzig-Riesa-Dresden	1 607 462	65 719	22 470	65 426	71 789 606	44,66	19 886	12,371	10,241	0,277	0,229
Grossenhain-Priestewitz	59 880	1 570	1 593	8 649	1 889 828	31,56	1 011	16,884	10,220	0,535	0,324
Leipzig-Döbeln-Dresden	806 956	15 426	14 953	34 213	27 390 263	33,94	9 257	11,472	9,303	0,338	0,274
Nossen-Freiberg-Bienenmühle	160 614	8 697	5 626	10 530	3 810 566	23,72	1 953	12,160	8,598	0,512	0,362
Bienenmühle-Moldau v. 6. Decbr. an	1 250	—	7	21	45 399	36,32	22	17,600	16,800	0,483	0,483
Elsterwerda-Riesa-Nossen	140 674	769	704	4 592	3 628 701	25,80	1 083	7,698	6,206	0,298	0,241
Neumark-Greiz	78 953	1 000	29	1 557	1 676 179	21,23	720	9,119	8,220	0,430	0,387
Wolfsgefärth-Weischlitz	208 785	2 499	4 312	10 019	8 431 740	40,38	2 533	12,132	9,723	0,300	0,241
Werdau-Weida (Bahnhof) v. 1. Jan. b./m. 30. Septbr.	91 402	1 757	1 201	4 058	3 031 158	33,16	1 242	13,577	11,422	0,410	0,344
Weida (Altst.)-Mehltheuer v. 1. Jan. b./m. 30. Septbr.	51 434	756	1 177	2 257	854 670	16,62	542	10,538	8,263	0,634	0,497
[6]) Werdau-Weida-Mehltheuer v. 1. Octbr. b./m. 31. Decbr.	63 386	997	624	3 500	1 787 753	28,20	848	13,378	10,807	0,474	0,383
Chemnitz-Aue-Adorf	493 237	33 964	8 250	12 545	11 052 799	22,41	5 104	10,348	8,696	0,462	0,388
Zwota-Klingenthal	23 764	320	2 125	1 680	315 876	13,29	274	11,530	6,712	0,867	0,526
Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz	231 398	10 715	4 480	4 761	4 877 949	21,08	2 577	11,137	9,758	0,528	0,463
Reitzenhain-Flöha-Chemnitz	238 320	18 407	4 724	8 337	9 419 909	39,53	2 909	12,206	10,662	0,309	0,269
Olbernhau-Pockau	24 020	53	—	1 451	571 320	23,79	292	12,157	9,575	0,511	0,403
Bautzen-Schandau	280 768	14 332	2 184	7 570	5 463 853	19,46	3 031	10,795	9,292	0,555	0,478
Neustadt-Dürrröhrsdorf	47 229	226	10	1 006	556 771	11,79	380	8,046	7,114	0,682	0,603
Glauchau-Wurzen	287 774	1 080	6 374	6 682	6 666 553	23,17	2 260	7,853	6,516	0,339	0,281
Plagwitz-Gaschwitz	14 347	—	4	2 439	755 557	52,66	291	20,283	13,924	0,385	0,247
Pirna-Berggiesshübel	38 185	1 718	44	929	595 175	15,59	279	7,307	6,049	0,469	0,388
Sa. der normalspurigen Bahnen	16 616 271	821 495	253 001	671 552	607 811 002	36,58	199 938	12,033	9,856	0,329	0,263

[1]) Die auf der Strecke Röderau-Riesa geleisteten 30 018,8 Lokomotiven-Nutzkilometer, 4978,8 Lokomotiven-Leerkilometer und 890 260,7 Wagenachsenkilometer sind in Folge Veränderung der Betriebslinie von diesem Jahre an der Linie Riesa-Chemnitz zugerechnet; in den Vorjahren waren die genannten Leistungen in den Ergebnissen der Betriebslinie Leipzig-Riesa-Dresden mit enthalten.

Mit Einschluss der in Werkstättenzügen geleisteten 3 752 Lokomotiven-Nutzkilometer, 244 Lokomotiven-Leerkilometer und 144 510 Wagenachsenkilometer.

[2]) Mit Einschluss der auf der Strecke Wüstenbrand-Chemnitz geleisteten 52 141 Lokomotiven-Nutzkilometer, 206 Lokomotiven-Leerkilometer und 3 707 408 Wagenachsenkilometer.

" " " " Kohlenbahn bei Lugau " 7 534 " " 1 712 " " " 209 214 "

[3]) " " " " " " Oelsnitz b. L. " 20 731 " " 1 522 " " " 418 652 "

[4]) " " " " " " Zwickau " 48 920 " " 9 990 " " " 2 213 923 "

[5]) " " " " " " Dresden " 65 181 " " 12 561 " " " 1 986 984 "

[6]) Am 1. October wurden die früheren Betriebslinien „Werdau-Weida (Bahnhof)" und „Weida (Altstadt)-Mehltheuer" durch Vollendung der Theilstrecke vom Bahnhofe Weida nach Haltestelle Weida (Altstadt) zu einer Betriebslinie „Werdau-Weida-Mehltheuer" vereinigt.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

Betriebslinien.	Leistungen.						Verbrauch.				
	Lokomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Tonnen				
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	pro Nutzkilometer.	im Ganzen.	pro 1000 Nutzkilometer incl.	pro 1000 Nutzkilometer excl.	pro 1000 Wagenachsenkilometer incl.	pro 1000 Wagenachsenkilometer excl.
	Kilometer.		Dienststunden.				Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.				
b) schmalspurige Staatsbahnen.											
Wilkau-Saupersdorf	34 007	156	14	744	657 544	19,34	220	6,469	5,793	0,335	0,300
Hainsberg-Kipsdorf	64 901	870	29	299	1 215 939	18,74	441	6,795	6,610	0,363	0,353
Mügeln-Döbeln während d. Bauzeit .	4 227	76	531	314	44 755	10,59					
„ „ „ v. 15. Septbr. an .	13 669	251	113	369	246 349	18,02	163	8,650	7,058	0,539	0,440
Oschatz-Mügeln (Neubaustrecke) . .	949	—	195	52	11 470	12,09					
Radebeul-Radeburg während der Bauzeit	1 910	184	186	23	22 486	11,77	92	6,436	5,726	0,366	0,327
„ „ „ v. 16. Septbr. an	12 385	183	7	207	228 638	18,46					
Klotzsche-Königsbrück v. 17. Octbr. an	9 205	20	109	1 196	140 775	15,29	94	10,212	6,192	0,668	0,405
Zittau-Markersdorf v. 11. Novbr. an	4 418	218	21	266	68 904	15,60	36	8,148	6,111	0,522	0,392
Sa. der schmalspurigen Bahnen	145 671	1 958	1 205	3 470	2 636 860	18,10	1 046	7,181	6,350	0,397	0,351
„ „ normalspurigen Bahnen	16 616 271	821 495	253 001	671 552	607 811 002	36,58	199 938	12,033	9,856	0,329	0,269
Sa. der Staatsbahnen	16 761 942	823 453	254 206	675 022	610 447 862	36,42	200 984	11,990	—	0,329	—
c) normalspurige Privatbahnen.											
[1]) Altenburg-Zeitz	155 971	4 634	2 597	7 355	4 467 356	28,64	1 625	10,419	8,027	0,364	0,280
[2]) Gaschwitz-Meuselwitz . . .	88 404	1 058	2 256	2 816	3 777 138	42,73	952	10,769	8,981	0,252	0,210
Zittau-Reichenberg	158 637	18 906	593	9 030	4 724 631	30,75	1 577	10,264	7,184	0,334	0,232

[1]) Einschliesslich der im Kohlenbahndienste geleisteten 20 275 Lokomotiven-Nutzkilometer, 1 162 Lokomotiven-Leerkilometer und 627 870 Wagenachsenkilometer.
[2]) „ „ „ „ „ 2 765 „ „ 52 „ „ „ 45 632 „

Dresden,
Druck von C. Heinrich.

A.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

LOKOMOTIVEN

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1885.

Bedeutung der Typen und Zeichen:

in Kolonne 3: T. = Tender-Lokomotive,
S. = Bezeichnung für Lokomotiven der normalspurigen Sekundärbahnen,
O. = Bezeichnung für Lokomotiven der Omnibuszüge,
K. = Bezeichnung für Lokomotiven der schmalspurigen Bahnen;
in Kolonne 4: † = mit Einrichtung zur Dampfheizung der Personenwagen,
⊙ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger,
⊕ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger und zur Dampfheizung der Personenwagen,
◎ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Körting,
× = „ Dampfläutewerk,
⊓ = „ normaler Kuppelung zur direkten Wasserhebung,
❡ = „ Einrichtung zur Abgabe von Kesselwasser,
♂ = „ Haspel für die Heberleinbremse;
in Kolonne 9: E. = Eisen,
St. = Stahl;
in Kolonne 29: K. = Kuppelachse,
T. = Treibachse.

Vorbemerkung.

In der bisherigen Bezeichnung der Lokomotiven-Gattungen (Kol. 3) sind vom Jahre 1886 an verschiedene Aenderungen eingeführt worden, welche jedoch aus praktischen Gründen schon in vorliegendem Hefte zur Anwendung gekommen sind. Am Schlusse der Nachweisung A. ist eine Vergleichung der alten und neuen Bezeichnung angefügt.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung der Lokomotiven.	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.
	96	H. M.	**Dresden** †	Hartmann in Chemnitz.	1860	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,84	76,66	84,50	1,25
	97	„	**München** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	98	„	**Berlin** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	99	„	**Wien** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	100	„	**Prag** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	101	„	**Mainz** †	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	102	„	**Darmstadt** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	13	„	**Trier** †	„ „ „	1866	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,72	76,66	84,38	1,26
	14	„	**Cöln** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	66	„	**Coblenz** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„		„	„	„	„	„	„
	67	„	**Hannover** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	68	„	**Braunschweig** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	164	„	**Kufstein** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	168	„	**Dreihundert** †	„ „ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	165	„	**Rhein** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	166	„	**Main** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
30	167	„	**Metz** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	168	„	**Nancy** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	169	„	**Strassburg** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	170	„	**Paris** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	171	„	**Carlsruhe** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	172	„	**Mühlhausen** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	173	„	**Waldenburg** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	174	„	**Mylau** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	214	„	**Teplitz** †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	8,12	76,66	84,78	1,25
	215	„	**Pirna** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	216	„	**Bern** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	217	„	**Luzern** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	222	„	**Austria** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	230	„	**Hochkirch** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	11	B. VI.	**Kempten** †	A. Borsig in Berlin.	1865	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,82	76,66	84,48	1,25
	12	„	**Straubing** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	15	„	**Donau** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	22	„	**Aschaffenburg** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
9	145	„	**Trient** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	146	„	**Botzen** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	147	„	**Zürich** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	148	„	**Chur** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	149	„	**Mailand** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	572	Hl. VI.	**Lauter** †	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	406	559	E. 14,0	1 260	3 461	185	40	45	6,80	80,48	87,28	1,20
	573	„	**Wurzen** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	574	„	**Oschatz** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	575	„	**Wilhelm Einert** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	576	„	**Frankenberg** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
12	577	„	**Lissabon** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	578	„	**Rom** †	„	1876	406	559	E. 14,0	1 260	3 461	185	40	45	6,80	80,48	87,28	1,20
	579	„	**Florenz** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	580	„	**Neapel** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	581	„	**Düsseldorf** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	582	„	**Brüssel** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	583	„	**Wilhelm Seyfferth** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	249	H. Ma.	**Prometheus** †	Hartmann in Chemnitz.	1861	381	559	E. 15,0	1 200	3 510	178	40	45	6,12	78,52	84,65	1,10
	250	„	**Phaëton** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	257	„	**Aurora** †	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	569	„	**Saale** ⊙ ✕	„ „ „	1856	381	508	E. 14,0	1 172	3 555	178	40	45	5,66	79,54	85,20	1,02
12	571	„	**Schlema** ⊙ ✕	„ „ „	1857	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{\eta_{000}\, d^2\, L\, p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} G_1$ wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			durch die Vorder- Achse.	Mittel- Achse.	Hinter- Achse.	im Ganzen.			der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			

Eisenbahnen.

Lokomotiven.

Zugehörige Tender:
Eilzugtender.

2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	30,69	10,87	11,23	11,23	33,33	22,46	2 510	44 509,52			96
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			97
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			98
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			99
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			100
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 759,52			101
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 759,52			102
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	31,16	11,22	11,29	11,29	33,80	22,58	2 510	44 959,52			13
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			14
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			66
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			67
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51	9 650	13 570	68
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51	9 230	12 990	164
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			163
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			165
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			166
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			167
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 910,22			168
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			169
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			170
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			171
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			172
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			173
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			174
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 230	32,41	10,64	12,14	12,14	34,92	24,28	2 510	42 180,52			214
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,52	9 750	13 650	215
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,52	9 330	13 070	216
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,52			217
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,52			222
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,52			230
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	29,00	10,34	10,65	10,65	31,64	21,30	2 510	39 445,01			11
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00			12
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00			15
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00	9 650	13 570	22
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23	9 230	12 990	145
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23			146
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23			147
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23			148
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23			149
2	1 700	1 035	180,0	165,0	4 400	28,00	10,40	10,40	10,40	31,20	20,80	2 930	36 210,22			572
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			573
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			574
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			575
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			576
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22	10 035	14 025	577
2	1 700	1 035	180,0	165,0	4 400	28,80	10,50	11,00	10,50	32,00	21,50	2 930	26 310,22			578
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			579
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			580
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			581
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			582
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			583
1	1 845	1 230	159,5	146,0	4 285	26,30	10,83	13,03	5,40	29,26	13,08	1 850	41 148,82	9 430	13 500	249
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 148,83			250
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 748,83	9 010	12 920	257
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 064	25,00	10,75	11,75	5,00	27,50	11,75	1 800	40 650,00	9 140	13 210	569
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00	8 720	12 630	571

H. VI und **B. VI.**: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die gekuppelte Achse liegt hinter der Feuerbüchse, die Vorderachse ist Laufachse und hat über den Achsbüchsen liegende Tragfedern. Nr. 11 – 15, 22, 66—68, 96 – 102, 145—149 und 163—174 haben die Tragfedern der Mittel- (Treib-) Achse über den Achsbüchsen und sind erstere mit der Querfeder der Hinterachse durch grosse und kleine Ausgleichhebel so verbunden, dass die Drehpunkte der letzteren über den Hinterachsbüchsen liegen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Bei Nr. 214 — 217, 222 und 230 sind die unter den Achsbüchsen liegenden Federn der gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube und Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.

Hl. VI.: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die gekuppelte Achse liegt hinter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse, die Tragfedern derselben liegen über, die der Treib- und Kuppelachse unter den Achsbüchsen. Die Federn der Vorderachse sind mit denen der Mittel- (Treib-) Achse durch in der Längsrichtung liegende und die der Kuppelachse durch einen in der Querrichtung liegenden Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel.

H. VIa. Nr. 249, 250 und 257: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Vorder- und Hinterachse (letztere hinter der Feuerbüchse) sind Laufachsen. 4 ungekuppelte Längsfedern über den Achsbüchsen der Mittel- und Vorderachse. Querfeder für die Hinterachse. Stephenson'sche Steuerung mit Händel.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	19. Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kil.
	562	II. VIa.	**Schellenberg** ⊕	Hartmann in Chemnitz.	1868	381	508	E. 15,0	1 177	3 468	180	40	45	5,77	78,47	84,24	0,91	7,
	563	„	**Riesa** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	564	„	**Kieritzsch** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	565	„	**Gera** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	566	„	**Bautzen** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	567	„	**Dahlen** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	568	„	**Althen** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	544	B. VIa.	**Amsterdam** ⊕	A. Borsig in Berlin.	1857	381	508	E. 15,0	1 151	3 468	182	40	45	5,59	79,34	84,92	0,91	7,
	546	„	**Triest** ⊙ ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	548	„	**Weser** ⊕	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	550	„	**Schmölln** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	551	„	**Stein** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	553	„	**Böhlen** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
14	554	„	**Posen** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	555	„	**Lindau** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	556	„	**Breitingen** ⊕	„ „ „	1865	381	508	E. 16,0	1 177	3 468	182	40	45	5,86	79,34	85,20	0,91	7,
	557	„	**Mosel** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	558	„	**Fährbrücke** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	559	„	**Gustav Harkort** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	560	„	**Elberfeld** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	561	„	**Weimar** ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
2	205	II. VIb.	**Münster** †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	8,12	76,66	84,78	1,25	8,
	209	„	**Radeberg** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	193	K. VIIIb.	**Amerika** †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1870	406	559	E. 13,0	1 230	3 690	187	40	45	7,41	86,74	94,15	1,22	8,
	194	„	**Wartburg** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	195	„	**Worms** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
8	196	„	**Ems** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	197	„	**Moskau** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	198	„	**Madrid** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	199	„	**Warschau** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	200	„	**Kessler** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
																		Personenzug-
1	228	II. IIIa.	**Eisenach** †	Hartmann in Chemnitz.	1853	406	610	E. 14,5	1 220	3 131	185	40	45	6,47	72,81	79,28	1,18	7,0
2	225	W. IIIa.	**Breslau** †	F. Wöhlert in Berlin.	1853	406	610	E. 16,0	1 295	3 207	183	40	45	6,84	73,77	80,61	1,22	7,0
	226	„	**Wöhlert** †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1	73	B. IIIa.	**Waldheim** †	A. Borsig in Berlin	1853	381	610	E. 16,0	1 190	3 076	198	40	45	7,61	76,56	84,17	1,27	7,0
	294	B. III.	**Kamenz** †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1871	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,01	8,
	295	„	**Spremberg** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	296	„	**Röhrsdorf** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	297	„	**Kottbus** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	298	„	**Senftenberg** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	299	„	**Lübben** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	300	„	**Sorau** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	301	„	**Pulsnitz** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	302	„	**Fünfhundert** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	303	„	**Krieg** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	304	„	**Sedan** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	305	„	**Wörth** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	306	„	**Kaiser** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	307	„	**Friede** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	308	„	**Marienbad** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	309	„	**Karlsbad** †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.							Gewicht.											
Anzahl der Achsen		Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)														
im Ganzen.	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder- Achse.	Mittel- Achse.	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
		Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 064	27,98	10,65	14,10	6,00	30,75	14,10	1 800	33 060,22			562	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			563	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			564	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			565	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			566	**H. VI a.** Nr. 569, 571, 562—568 u. **B. V** Rahmen und Steuerung liegen innen horizontalen Cylinder aussen. Vorder und Hinterachse (letztere hinter der F büchse) sind Laufachsen; Vorder- Mittelachse haben über den Achsbü gelagerte, durch in der Längsric liegende Ausgleichhebel verbundene federn, die Hinterachse hat Quertrag Stephenson'sche Steuerung mit Hä Nr. 562—568, 544, 546, 548, 550, 55 553—561 ausserdem Expansionsschieb besonderem Händel.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			567	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			568	
3	1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	40 650,00			544	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			546	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 297,03			548	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 292,20	9 140 / 8 720	13 110 / 12 530	550	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			551	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			553	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			554	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			555	
3	1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	40 860,23			556	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			557	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			558	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			559	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			560	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			561	
3	2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 230	33,00	11,35	12,20	12,20	35,75	24,40	2 510	42 259,51	9 750 / 9 330	13 650 / 13 070	205 / 209	**H. VI b.** Nr. 205 u. 209: Wie I Nr. 214, nur Vorderachse drehbar. Drehpunkt des Drehgestelles liegt übe Achse. Die beiden Längstragfeder Drehgestelles sind durch einen in der richtung liegenden Ausgleichhebel bunden.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 259,51				
4	2	1 875	1 035	159,5	159,5	5 040	34,68	15,35	10,97	10,97	37,79	21,94	2 510	42 259,51			193	**K. VIII b.:** Rahmen und Steu liegen innen, die horizontalen Cyl aussen. Die beiden Laufachsen sind in Drehgestelle mit 2 Längsfedern ver
"	"	"	"	"	"	"	"	Beide Laufachsen zusammen.	"	"	"	"	"	42 259,51			194	
"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51	10 570 / 10 150	14 370 / 13 790	195 / 196 / 197 / 198 / 199 / 200	Die Kuppelachse liegt hinter der F büchse. Die Federn der gekuppelten A liegen unter den Achsbüchsen und durch in der Längsrichtung liegende gleichhebel verbunden. Allan'sche St ung mit Händel. Einrichtung zum F mit Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51				
"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51				
"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51				
"	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51				

Lokomotiven.

Zugehörige Tender:

Tender für Personen- u. Güterz

3	2	1 540	1 035	145,0	129,0	4 000	23,50	11,20	7,45	7,45	26,10	14,90	2 480	42 579,69	9 570 / 8 910	13 870 / 12 970	228 / 225 / 226	**H. III a.**, **W. III a.** und **B. III** 228, 225, 226, 73: Rahmen und Steu liegen innen, die horizontalen Cyl aussen. Die gekuppelte Achse liegt der Feuerbüchse, die Vorderachse ist achse. Längsfedern über den Büchse Vorderachse; Nr. 228 zwei, zwi Treib- u. Kuppelachse angeordnete L federn, die durch 4 in der Längsric liegende Ausgleichhebel auf die büchsen wirken. Nr. 225 u. 226 A nung der Federn für die gekupp Achsen wie bei K. VIII b. Nr. 73 A nung der Federn wie bei B. VI. N u. 73 Steuerung nach Stephenson Händel. Nr. 225 u. 226 Steuerung Gooch mit Händel.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 554,44				
3	2	1 555	1 035	157,0	157,0	4 110	25,10	9,00	9,40	9,40	27,80	18,80	2 390	12 497.04	9 700 / 9 070	13 670 / 12 790	73	
3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,42	11,36	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	42 210,21			294	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21			295	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21			296	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21			297	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			298	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			299	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			300	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	9 620 / 8 990	13 850 / 12 970	301 / 302	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			303	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			304	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			305	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			306	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			307	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			308	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			309	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	19. Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes im Kessel pr. Quadrat
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kilog
	201	II. III.	**Alsen** †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,60	8,5
	202	"	**Düppel** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	203	"	**Kissingen**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	204	"	**Meissen**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	206	"	**Dux** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	310	"	**Borna**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	311	"	**Frohburg**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	312	"	**Lobstädt**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	313	"	**Geithain** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	314	"	**Regis** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	315	"	**Rochlitz**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	316	"	**Penig** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	317	"	**Wittgensdorf**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	318	"	**Narsdorf** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	319	"	**Limbach** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	320	"	**Rötha** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	321	"	**Pegau** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
66	348	"	**St. Privat**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	349	"	**Gravelotte**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	350	"	**Bitsch** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	351	"	**Breisach** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	352	"	**Colmar**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	353	"	**Forbach** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	354	"	**Villiers**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	355	"	**Beaumont**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	356	"	**Kehl**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	357	"	**Pfalzburg**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	383	"	**Saarburg**	"	1872	406	559	E. 14,6	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,60	8,5
	384	"	**Weissenburg** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	385	"	**Genf**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	386	"	**Thionville**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	387	"	**Thann**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	388	"	**Rosswein** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	389	"	**Nassau**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	390	"	**Nossen** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	391	"	**Rosenthal** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	392	"	**Wittenberg** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	393	"	**Ulm** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	394	"	**Brünn** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	395	"	**Pilsen** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	396	"	**Coburg** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	397	"	**Erfurt** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	398	"	**Dessau** †	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	399	"	**Torgau** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	400	"	**Deutschland** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	401	"	**Hörde** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	402	"	**Witten** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	403	"	**Bochum** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	404	"	**Neuss** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	405	"	**Gladbach** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	673	II. IIIb.	**Montevideo** †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 15,6	1 300	3 150	213	40	45	7,25	84,34	91,59	1,60	9,0
	674	"	**Michigan** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	675	"	**Schwanfild** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	676	"	**Milwaukee** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	677	"	**Caracas** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	678	"	**Providence** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	679	"	**Bogota** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	680	"	**New-Haven** † ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	681	"	**Rochester** † ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	682	"	**Newark** † ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	683	"	**Valparaiso** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	495	"	**Bahia** ×	"	1877	406	559	E. 14,6	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,66	8,5
	496	"	**Cuba**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	497	"	**Havaña**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	498	"	**Kansas**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.							Gewicht.											
Anzahl der Achsen		Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)														
im Ganzen.	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder- Achse.	Mittel- Achse.	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{\eta_{cyl} d^2 l. p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q_1$ wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
		Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,42	11,36	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	42 197,04			201	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			202	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			203	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			204	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			206	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			310	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			311	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			312	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			313	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,00			314	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			315	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			316	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 850	317	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	8 990	12 970	318	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			319	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			320	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			321	**H. III.:** Rahmen und Steuerung i innen, die horizontalen Cylinder au
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			348	die hintere der beiden gekuppelten A
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			349	liegt unter der Feuerbüchse. Die V
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 192,10			350	achse ist Laufachse, hat oben angeor
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,90			351	durch einen in der Querrichtung lieg
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			352	Ausgleichhebel verbundene Federn
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,91			353	unten liegenden Federn der gekupp
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			354	Achsen haben in der Längsrichtung lie
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			355	Ausgleichhebel. Allan'sche Steuerun
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			356	Schraube. Einrichtung zum Fahren
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			357	Gegendampf.
3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,02	11,41	12,88	12,88	37,17	25,76	3 010	42 000,00			383	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			384	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			385	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			386	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			387	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			388	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			389	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			390	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			391	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			392	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04	9 620	13 930	393	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04	8 990	13 050	394	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			395	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 192,10			396	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 192,10			397	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			398	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			399	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			400	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			401	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			402	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			403	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			404	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			405	
3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	31,70	12,54	12,73	12,73	38,00	25,46	3 190	50 717,03			673	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 717,03			674	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 717,03			675	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			676	**H. III b.** Nr. 673—683 wie H. III,
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03	9 620	13 930	677	Vorderachse drehbar. Der Zapfen
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03	8 990	13 050	678	Drehgestelles liegt über der Achse.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			679	beiden Längstragfedern des Drehges
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			680	sind durch einen in der Querrich
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			681	liegenden Ausgleichhebel verbunden.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			682	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			683	
3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	32,80	12,80	12,20	12,20	36,70	24,40	3 010	28 143,00			495	**H. III b.** Nr. 495—506: Rahmen
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00	10 050	14 200	496	Steuerung liegen innen, die horizon
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00	9 420	13 320	497	Cylinder aussen, die hintere der b
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			498	gekuppelten Achsen liegt unter der F
																		büchse. Die Vorderachse ist Lauf

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	19. Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes im Kessel pr. Quadratcentimeter.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kilogr.
	201	II. III.	Alsen †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,60	8,5
	202	"	Düppel †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	203	"	Kissingen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	204	"	Meissen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	206	"	Dux †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	310	"	Borna	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	311	"	Frohburg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	312	"	Lobstädt	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	313	"	Geithain †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	314	"	Regis †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	315	"	Rochlitz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	316	"	Penig †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	317	"	Wittgensdorf	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	318	"	Narsdorf †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	319	"	Limbach †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	320	"	Rötha †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	321	"	Pegau †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
6	348	"	St. Privat	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	349	"	Gravelotte	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	350	"	Bitsch †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	351	"	Breisach †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	352	"	Colmar	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	353	"	Forbach †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	354	"	Villiers	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	355	"	Beaumont	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	356	"	Kehl	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	357	"	Pfalzburg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	383	"	Saarburg	"	1872	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,60	8,5
	384	"	Weissenburg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	385	"	Genf	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	386	"	Thionville	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	387	"	Thann	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	388	"	Rosswein †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	389	"	Nassau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	390	"	Nossen †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	391	"	Rosenthal †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	392	"	Wittenberg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	393	"	Ulm †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	394	"	Brünn †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	395	"	Pilsen †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	396	"	Coburg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	397	"	Erfurt †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	398	"	Dessau †	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	399	"	Torgau †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	400	"	Deutschland †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	401	"	Hörde †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	402	"	Witten †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	403	"	Bochum †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	404	"	Neuss †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	405	"	Gladbach †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	673	II. IIIb.	Montevideo †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 15,0	1 300	3 150	213	40	45	7,25	84,34	91,59	1,60	9,0
	674	"	Michigan †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	675	"	Schwanfild †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	676	"	Milwaukee †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	677	"	Caracas †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	678	"	Providence †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	679	"	Bogota †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	680	"	New-Haven † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	681	"	Rochester † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	682	"	Newark † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	683	"	Valparaiso †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	495	"	Bahia ✕	"	1877	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,92	86,00	92,92	1,66	8,5
	496	"	Cuba	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	497	"	Havaña	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	498	"	Kansas	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.							Gewicht.								Lokomotive nebst Tender.			
Anzahl der Achsen		Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die			im Ganzen.	Adhäsionsgewicht.	Zugkraft. $Z = \frac{n_{cor}\, d^2\, l\, p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
im Ganzen.	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter-Achse.								
		Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,42	11,36	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	42 197,04			201	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			202	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			203	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			204	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			206	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			310	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			311	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			312	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			313	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,00			314	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			315	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			316	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 850	317	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	8 990	12 970	318	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			319	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			320	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			321	**H. III.:** Rahmen und Steuerung innen, die horizontalen Cylinder a
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			348	die hintere der beiden gekuppelten A
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			349	liegt unter der Feuerbüchse. Die V
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 192,19			350	achse ist Laufachse, hat oben angeor
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,00			351	durch einen in der Querrichtung lieg
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			352	Ausgleichhebel verbundene Federn unten liegenden Federn der gekup
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,01			353	Achsen haben in der Längsrichtung lie
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			354	Ausgleichhebel. Allan'sche Steuerun
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			355	Schraube. Einrichtung zum Fahre
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			356	Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			357	
3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,02	11,41	12,88	12,88	37,17	25,76	3 010	42 000,00			383	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			384	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			385	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			386	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			387	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			388	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			389	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			390	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			391	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			392	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			393	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04	9 620	13 930	394	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04	8 990	13 050	395	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 192,19			396	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 192,19			397	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			398	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			399	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			400	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			401	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			402	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			403	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			404	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			405	
3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	31,70	12,54	12,78	12,78	38,00	25,46	3 190	50 717,03			673	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 717,03			674	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 717,03			675	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			676	**H. III b.** Nr. 673—683 wie H. III,
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03	9 620	13 930	677	Vorderachse drehbar. Der Zapfe
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03	8 990	13 050	678	Drehgestelles liegt über der Achse.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			679	beiden Längstragfedern des Drehge
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			680	sind durch einen in der Querric
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			681	liegenden Ausgleichhebel verbunden.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			682	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			683	
3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	32,80	12,30	12,20	12,20	36,70	24,40	3 010	28 143,00			495	**H. III b.** Nr. 495—506: Rahmen
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00	10 050	14 200	496	Steuerung liegen innen, die horizo
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00	9 420	13 320	497	Cylinder aussen, die hintere der h
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			498	gekuppelten Achsen liegt unter der I
																		büchse. Die Vorderachse ist Lau

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	19. Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kil
42	499	II. IIIb.	**Kentucky**	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1877	406	559	B. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,66	8,
	500	"	**Memphis** ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	501	"	**Prairie** † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	502	"	**Quebec** † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	503	"	**Santiago** † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	504	"	**Tennessee** † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	505	"	**Utah** † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	506	"	**San Francisco**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	26	"	**Arkansas**	"	1883	406	559	B. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,66	8,
	27	"	**Olympia** † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	29	"	**Omaha**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	33	"	**Texas** † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	552	"	**Arizona** † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	720	"	**Toronto** †	"	1885	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,
	721	"	**Cordova** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	722	"	**Ecuador** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	723	"	**Jamaika** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	724	"	**Jova** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	725	"	**Pueblo** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	726	"	**Louisiana** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	727	"	**Barra** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	728	"	**Satillo** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	729	"	**Springfield** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	730	"	**Topeka** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	731	"	**Cartagena** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	740	"	**Loxa** ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	741	"	**Tampico** ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
7	376	K. III.	**Ischl** †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	406	559	B. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,69	8,
	377	"	**Essen** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	378	"	**Gastein** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	379	"	**Ragatz** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	380	"	**Pfäffers** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	381	"	**Wildbad** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	382	"	**Genua** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
14	421	K. III b.	**Stolpen** †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	559	B. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,69	8,
	422	"	**Neustadt** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	423	"	**Ebersbach** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	424	"	**Eybau** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	425	"	**Colditz** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	426	"	**Bockau** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	427	"	**Dohna** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	428	"	**Eibenstock** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	429	"	**Geyer** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	430	"	**Grünthal** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	431	"	**Herrnhut** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	432	"	**Kohren** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	433	"	**Hartha** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	434	"	**Brandis** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	406	Schw. III b.	**Boston** †	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin	1873	406	559	B. 14,5	1 300	3 152	213	40	45	7,18	84,39	91,57	1,59	8,
	407	"	**Chicago** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	408	"	**Jackson** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	409	"	**Montreal** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	410	"	**Brooklyn** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	411	"	**New-York**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	412	"	**Philadelphia**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	413	"	**Richmond** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	414	"	**Washington**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	415	"	**Cincinnati** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	435	"	**Albany** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	436	"	**Baltimore** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	

20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.							**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen		Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die				Adhäsionsgewicht Q_1	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\, d^2 l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{n} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
im Ganzen.	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.	im Ganzen.				Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
		Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	32,80	12,30	12,20	12,20	36,70	24,40	3 010	28 143,00			499	und liegt in einem Drehgestelle, d Zapfen über der Achse angeordn Längsfedern über den Büchsen der V
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			500	und unter den der Treibachse, eine
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,62			501	feder unter der Kuppelachse. Die F
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,62			502	sind sämmtlich ungekuppelt. Alla
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,62			503	Steuerung mit Schraube. Einrichtun
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,62			504	Fahren mit Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,62			505	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			506	
3	"	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,30	12,30	37,00	24,60	3 010	30 020,00			26	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 212,20			27	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 020,00			29	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 212,20			33	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 212,20	10 050	14 200	552	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 190	29 000,00	9 420	13 320	720	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			721	**H. III**b. Nr. 26, 27, 29, 33, 552, 720
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			722	740 und 741: Anordnung von Ra
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			723	Steuerung, Cylinder, Achsen, Drehg
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			724	mit zugehörigen Längsfedern, wie
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			725	III b. Nr. 495—506. Die unten lieg
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			726	Federn der gekuppelten Achsen sind
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			727	in der Längsrichtung liegende Aus
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			728	hebel verbunden. Einrichtung zum F
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			729	mit Gegendampf bei Nr. 26, 27, 29, 33 u
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			730	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			731	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 600,00			740	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 600,00			741	
3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	31,20	11,45	11,58	11,56	34,55	23,10	3 010	42 180,54			376	**K. III:** Rahmen und Steuerung innen, die horizontalen Cylinder a die hintere der beiden gekuppelten A
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			377	liegt unter der Feuerbüchse. Die V
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22	9 620	13 930	378	achse ist Laufachse, hat oben angeor
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,54	8 990	13 050	379	durch einen in der Querrichtung lieg
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,54			380	Ausgleichhebel verbundene Federn
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			381	unten liegenden Federn der gekup
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			382	Achsen haben in der Längsrichtung lie
																		Ausgleichhebel. Allan'sche Steuerun
																		Schraube, Einrichtung zum Fahre
																		Gegendampf.
3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	33,29	10,81	12,89	12,69	36,39	25,78	3 010	48 229,52			421	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			422	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			423	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			424	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			425	**K. III**b. Nr. 421—434 wie K. III
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			426	Vorderachse drehbar. Die Vorde
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52	9 620	13 930	427	büchsen sind durch einen um einen
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52	8 990	13 050	428	zapfen drehbaren Querträger verbu
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			429	Die beiden ungekuppelten Längstragf
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			430	der Vorderachse sind wie bei K. II
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			431	geordnet.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 210,22			432	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 210,22			433	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 180,52			434	
3	2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 950	34,17	10,91	13,28	13,28	37,47	26,56	3 010	46 902,01			406	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			407	
"	"	"	"	"	"	3 980	"	"	"	"	"	"	"	46 839,53			408	
"	"	"	"	"	"	3 950	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			409	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01	9 950	14 070	410	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50	9 320	13 190	411	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			412	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			413	**Schw. III**b. Nr. 406—415 und 4
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			414	446: Anordnung von Rahmen, Steu
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			415	Cylinder, Achsen, Federn, Einrichtun
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			435	Fahren mit Gegendampf wie bei E
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			436	Die Vorderachse liegt in einem Drehge dessen Zapfen über der Achse angeord

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	19. Zollämiger höchster Ueberdruck des Dampfes
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kilog
32	437	Schw. IIIb.	Buffalo †	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1873	406	559	E. 14,5	1 300	3 152	213	40	45	7,18	84,39	91,57	1,59	8,5
	438	„	Charleston †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	439	„	Cleveland †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	440	„	Detroit †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	441	„	St. Louis †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	442	„	Mobile †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	443	„	Louisville	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	444	„	New-Orleans †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	445	„	Ottawa †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	446	„	Pittsburg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	696	„	Madison † ×	„	1875	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	205	40	45	7,02	83,95	90,97	1,52	8,5
	697	„	Maine † ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	698	„	Merida † ×	„	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	699	„	Margarita † ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	700	„	Minnesota † ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	701	„	Montana † ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	702	„	Madeira † ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	703	„	Maldonado † ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	704	„	Martinique † ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	705	„	Mendoza † ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	480	III. IIIb.	Alabama †	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,99	86,00	92,99	1,66	8,5
	481	„	Carolina †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	482	„	Dakota †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	483	„	Erie †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	484	„	Georgia	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	485	„	Halifax †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	486	„	Jersey †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
15	487	„	Kensington ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	488	„	Lima ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	489	„	Mexico ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	490	„	Mississippi †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	491	„	Missouri	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	492	„	Nevada †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	493	„	Ohio ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	494	„	Panama	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

Lokomotiven für

1	336	C. I.	Zittau	Cockerill in Seraing Kessel von Egestorff.	1847 1869	355	559	E. 12,0	1 040	3 939	117	45	50	5,25	65,17	70,42	0,99	8,5
	1	II. II.	Saxonia †	Hartmann in Chemnitz.	1854	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,25	8,5
	2	„	Bavaria	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	3	„	Iris	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	4	„	Löwe	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	41	„	Jaguar	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	74	„	Mittweida †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7,0
	42	„	Biber	„	1855	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8,5
	47	„	Drache	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	48	„	Altenburg †	„	1855	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,78	91,02	98,57	1,25	8,5
	49	„	Werdau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	75	„	Ostrau	„	1855	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,25	8,5
	50	„	Plauen	„	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,78	91,02	98,57	1,25	8,5
	51	„	Pleisse	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	52	„	Mulde †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	76	„	Stauchitz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.							**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen		Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die				Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.				Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
		Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
	2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 950	34,17	10,91	13,28	13,28	37,47	26,56	3 010	50 059,51			437	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 997,03			438	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			439	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51	9 950	14 070	440	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51	9 320	13 190	441	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			442	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 800,00			443	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			444	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			445	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			446	
	2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	34,10	11,35	13,28	13,28	37,91	26,56	3 010	55 697,04			696	**Schw. III b.** Nr. 696—705: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und ist in einem Drehgestelle gelagert dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist; Längsfedern über den Büchsen der Vorderachse und unter den der Treibachse eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			697	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			698	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			699	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04	10 060	14 250	700	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04	9 430	13 370	701	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			702	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			703	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			704	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			705	
	2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	31,99	11,96	12,10	11,73	35,79	23,83	3 010	28 709,51			480	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 647,03			481	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			482	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			483	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			484	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			485	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51	10 050	14 200	486	**Hl. III b.:** Wie bei H. III b. Nr. 495 bis 506.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00	9 420	13 320	487	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			488	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			489	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			490	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			491	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			492	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			493	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			494	

Zugehörige Tender:

Tender für Personen- u. Güterzüge.

(Ausnahme bei Lok. B. II a. Nr. 618, 623 u. 624.)

gemischte Züge.

	2	1 550	1 050	152,0	140,0	3 145	23,94	6,52	9,78	9,82	26,14	19,61	2 320	44 094,00	9 910 / 9 280	13 940 / 13 060	336	**C. I.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel; die Vorderachse ist Laufachse. 6 ungekuppelte Längsfedern über den Achsbüchsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel.
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	41 400,00			1	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			2	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			3	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			4	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 500,00			41	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	40 500,00			74	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00	10 230	14 480	42	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00	9 420	13 300	47	
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 797,04			48	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			49	
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			75	
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			50	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			51	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 797,04			52	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			76	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	19. Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kilog
	77	II. II.	Oberlichtenau	Hartmann in Chemnitz.	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25	8,5
	78	,,	Ernstthal	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	229	,,	Bastei	,, ,, ,,	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25	8,5
	240	,,	Lilienstein	,, ,, ,,	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25	8,5
	241	,,	Spree	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	242	,,	Neisse	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	5	,,	Hirsch ?	,, ,, ,,	1857	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25	8,5
	10	,,	Tiger	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	79	,,	Erlau	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	80	,,	Lichtenstein	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	81	,,	St. Egidien	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	243	,,	Atalante	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	244	,,	Pillnitz †	,, ,, ,,	1857	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25	8,5
	245	,,	Gravenstein †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	246	,,	Friedland †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	337	,,	Hammerstein	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	82	,,	Glauchau	,, ,, ,,	1858	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25	7,0 8,5
	83	,,	Schönburg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	84	,,	Meerane	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	85	,,	Hohenstein	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	247	,,	Mercur †	,, ,, ,,	1861	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,68	84,13	90,81	1,25	8,5
	248	,,	Uranus †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
83	258	,,	Bodenbach	,, ,, ,,	1862	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	259	,,	Venus †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	260	,,	Tellus †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	261	,,	Pallas ⨯ 3	,, ,, ,,	1863	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	262	,,	Ceres ⨯	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	263	,,	Vesta ⨯	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	338	,,	Ehrenstein †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	118	,,	Treuen	,, ,, ,,	1864	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,88	84,13	91,01	1,25	8,5
	119	,,	Lengenfeld	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	120	,,	Auerbach	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	121	,,	Falkenstein	,, ,, ,,	1865	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	122	,,	Oelsnitz	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	123	,,	Schöneck ⨯ ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	124	,,	Adorf ⨯ ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	125	,,	Neukirchen ⨯ ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	126	,,	Elster	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	127	,,	Brambach	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	128	,,	Franzensbad	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	129	,,	Eger	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	130	,,	Bayreuth	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	131	,,	Amberg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	132	,,	Voigtland	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	133	,,	Osterland ⨯	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	134	,,	Landshut ⨯	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	135	,,	Passau ⨯ ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	136	,,	Linz ⨯ ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	264	,,	Odin	,, ,, ,,	,,	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,51	84,13	90,64	1,25	7,0
	265	,,	Thor	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8,5
	266	,,	Baldur	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	267	,,	Freia †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	268	,,	Iduna †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	339	,,	Mandau †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	269	,,	Atlas	,, ,, ,,	1866	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	270	,,	Vulcan	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	271	,,	Titan	,, ,, ,,	1867	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	272	,,	Cyclop	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	273	,,	Amazone	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	274	,,	Carl der Grosse †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	275	,,	Centaur †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	276	,,	Gigant †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	277	,,	Triton †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	278	,,	Boreas †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	279	,,	Argo †	,, ,, ,,	1868	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	280	,,	Jason †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	340	,,	Hochwald †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	341	,,	Lausche †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7,03	84,13	91,16	1,25	,,

20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.							Gewicht.											
Anzahl der Achsen		Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)											Lokomotive nebst Tender.			
im Ganzen.	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-	Mittel-	Hinter-Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ L\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
		Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	43 500,00			77	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			78	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			229	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			240	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			241	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			242	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	43 661,10			5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 661,10			10	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			79	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			80	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			81	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			243	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 085,64			244	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 085,64			245	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 085,64	10 230	14 480	246	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	42 888,60	9 420	13 300	337	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	43 500,00			82	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			83	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			84	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			85	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 835,64			247	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 835,64			248	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			258	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 835,64			259	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 835,64			260	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			261	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			262	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			263	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 135,64			338	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,60	8,40	12,75	12,75	33,90	25,50	3 300	42 300,00			118	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			119	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			120	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			121	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			122	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			123	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			124	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			125	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			126	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			127	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			128	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			129	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			130	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			131	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			132	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			133	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			134	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			135	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			136	
3	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,00	8,70	12,30	12,30	33,20	24,60	2 720	45 146,55	10 260	14 590	264	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	45 146,55	9 450	13 560	265	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,50			266	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 343,04			267	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 343,04			268	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 135,64			339	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 303,55			269	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 278,10			270	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70			271	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70			272	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			273	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,52			274	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,52			275	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,52			276	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,52			277	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,52			278	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 856,82			279	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 856,82			280	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 948,39			340	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 948,39			341	

H. II.: Rahmen und Steuerung H innen, die horizontalen Cylinder au sämmtliche Achsen unter dem Langk Die Vorderachse ist Laufachse. Von 6 Längsfedern über den Achsbüchsen die der gekuppelten Achsen durch i Längsrichtung liegende Ausgleichl verbunden. Stephenson'sche Steue Nr. 1—4, 10, 41, 42, 47—52, 118—136 und 266—270 haben Dampfschlittenbr Nr. 271—280 Dampfklotzbremse und N Einrichtung zum Fahren mit Gegends

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.
2	36	W. II.	**Büffel**	F. Wöhlert in Berlin.	1852	406	610	E. 16,0	1 180	4 289	180	40	45	7,08	97,04	104,12	1,32
	37	,,	**Salamander**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
2	44	B. II.	**Leipzig**	A. Borsig in Berlin.	1855	406	610	E. 14,0	1 220	4 195	182	40	45	7,20	95,88	103,08	1,32
	45	,,	**Zwickau**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
4	39	B. IIa.	**Vampyr**	A. Borsig in Berlin.	1852	381	610	E. 14,0	1 072	4 167	143	40	45	6,05	74,90	80,95	1,18
	618	B. IIa.	**Kötzschenbroda** ⊙	A. Borsig in Berlin.	1856	381	610	E. 11,5	1 072	4 198	143	40	45	5,04	75,41	80,45	0,98
	623	,,	**Oder** ⊙	,, ,, ,,	1859	381	610	E. 12,0	1 072	4 198	143	40	45	5,08	75,46	80,54	0,99
	624	,,	**Oederan** ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
29	584	K. II.	**Borsdorf** ⊕	E. Kessler in Esslingen.	1866	406	612	E. 15,0	1 180	4 260	180	40	45	7,22	96,39	103,61	1,11
	585	,,	**Leisnig** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	586	,,	**Deutschenbora** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	587	,,	**Grossbothen** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	588	,,	**Lichtenberg** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	589	,,	**Grimma** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	590	,,	**Tanndorf** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	591	,,	**Sayda** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	592	,,	**Grossenhain** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	593	,,	**Zella** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	594	,,	**Pest** ⊕	,, ,, ,,	1867	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	595	,,	**Priestewitz** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	596	,,	**Coswig** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	597	,,	**Mannheim** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	598	,,	**Dortmund** ⊕	,, ,, ,,	1868	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	599	,,	**Minden** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	600	,,	**Gotha** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	601	,,	**Aachen** †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	602	,,	**Giessen** ⊖	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	603	,,	**Ortrand** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	604	,,	**Moldau** †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,18	94,24	101,42	1,11
	605	,,	**Ruhland** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	606	,,	**Kohlfurt** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	607	,,	**Triebisch** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	608	,,	**Esslingen** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	609	,,	**Lohmen** †	,,	1875	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,16	94,24	101,40	1,11
	610	,,	**Gmunden** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	611	,,	**Gratz** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	612	,,	**Miltitz** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
Zahl der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ l.\ p.}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 555	1 035	144,0	136,0	3 270	26,00	6,45	11,40	11,40	29,25	22,80	3 300	39 150,00	10 030 / 9 400	14 270 / 13 390	36 / 37	**W. II.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei H. II. Von den 4 Längsfedern liegen 2 über den Vorderachsbüchsen, 2 zwischen Treib- und Kuppelachse; letztere wirken durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel auf die Büchsen der gekuppelten Achsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfklotzbremse.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 150,00				
2	1 555	1 035	170,0	140,0	3 295	28,71	5,80	13,20	13,30	32,40	26,60	3 300	42 633,97	10 090 / 9 460	14 250 / 13 370	44 / 45	**B. II.:** Anordnung von Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen und Federn wie bei H. II. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Nr. 44 Dampfbandbremse, Nr. 45 Dampfschuhbremse.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 633,97				
2	1 555	1 035	157,0	143,0	3 280	23,75	5,80	10,60	10,60	27,00	21,20	2 390	34 781,00	9 910 / 9 280	14 030 / 13 150	39	**B. II a.** Nr. 39: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfschlittenbremse.
2	1 380	1 035	144,0	117,0	3 350	23,52	6,28	10,15	10,15	26,58	20,30	2 310	38 850,00			618	**B. II a.** Nr. 618, 623 und 624: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel. Bei der Vorderachse als Laufachse, liegen die Tragfedern über den Achsbüchsen. Für die Treib- und Kuppelachse sind 2 Längsfedern angeordnet, die durch darüber liegende Ausgleichhebel auf die Achsbüchsen drücken. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. **Zugehörige Tender:** Personen- und Güterzugtender Nr. 417, 430 und 431.
2	1 380	1 035	144,0	117,0	3 350	23,52	6,28	10,15	10,15	26,58	20,30	2 310	41 100,00	9 400	14 000	623	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 100,00			624	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	31,82	8,40	13,37	13,37	35,23	26,74	3 550	39 186,05			584	**K. II.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung bei Nr. 584—603 und 609—612 mit Händel und bei Nr. 604—608 mit Schraube. Nr. 584 bis 603 mit Dampfschlittenbremse; Nr. 604 bis 612 Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 186,05			585	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 186,05			586	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			587	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			588	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			589	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			590	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			591	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			592	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			593	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			594	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			595	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			596	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06			597	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06	10 040	14 160	598	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06	9 410	13 280	599	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06			600	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	39 186,06			601	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	39 186,06			602	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06			603	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	55 386,06			604	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06			605	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06			606	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06			607	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06			608	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	37 692,20			609	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 692,20			610	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 692,20			611	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 697,04			612	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
8	663	Schi. II.	Heidelberg	Schichau in Elbing	1875	432	559	E. 14,0	1 330	4 100	177	45	50	7,00	102.81	109,81	1,55
	664	„	Cassel	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	665	„	Falkenau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	666	„	Frankenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	667	„	Wolfsgefärth	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	668	„	Weischlitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	669	„	Berga	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	670	„	Elsterberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
20	54	II. IVb.	Hundert	Hartmann in Chemnitz.	1858	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72.94	78,85	1.07
	55	„	Wiesenburg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	56	„	Hartenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	57	„	Aue	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	109	„	London	„ „ „	1863	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	110	„	Annaberg ×	„ „ „	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
	111	„	Buchholz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	113	„	Augustusburg ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	114	„	Scharfenstein ×	„ „ „	1865	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	115	„	Waldkirchen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	116	„	Wolkenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	117	„	Flöha ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	175	„	Wiesa ×	„ „ „	1867	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1.05
	176	„	Cainsdorf ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	342	„	Hilbersdorf	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	381	559	E. 16,0	1 192	3 992	165	40	45	6,10	82,80	88,90	1,12
	343	„	Komotau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	344	„	Schlettau × ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	345	„	Wilkau × ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	346	„	Saatz × ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	347	„	Weipert	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
4	231	II. Va.	Glückauf ×	Hartmann in Chemnitz	1855	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,68	84,47	91,15	1,25
	232	„	Richard ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	233	„	Tharandt ×	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	234	„	Neue Hoffnung	„ „ „	1863	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,57	84,47	91,04	1,25
22	25	II. VII.	Euler	Hartmann in Chemnitz.	1868	406	559	St. 10,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	181	„	Mariotte	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	281	„	Abrah. G. Werner †	„ „ „	1868	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	282	„	Heinr. Cotta †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	283	„	Wittekind †	„ „ „	1869	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,17
	284	„	Friedrich der Weise †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	285	„	Kurfürst Moritz †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	286	„	August der Starke †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	655	„	Keppler	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 14,5	1 280	3 750	182	40	45	6,91	85,79	92,70	1,24
	656	„	Watt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	657	„	Fulton †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	658	„	Leibnitz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	659	„	Siegfried † ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	684	„	Breithaupt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	685	„	Humboldt † ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	686	„	Bernoulli † ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	687	„	Liebig †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	660	„	Schill †	„	1875	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	661	„	Volta †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	662	„	Blücher † ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	671	„	Hengist †	„	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	672	„	Horsa †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
10	182	Schw. VII.	Otto der Reiche	Schwartzkopff in Berlin.	1869	420	559	St. 10,0	1 305	3 810	184	40	45	6,69	88,12	94,81	1,16
	183	„	Friedr. der Streitbare	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	184	„	Albr. d. Beherzte × ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	185	„	Luther ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	186	„	Stephenson ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	187	„	G. E. Lessing ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	188	„	Haus Wettin × ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	189	„	Herschel ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	190	„	Melanchthon ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	191	„	Barb. Uttmann × ⎍	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**							**Anschaffungskosten**	**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6\,d^2.\,l.\,p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4}Q$, wenn $Z > Z_1$	der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 525	1 020	178,0	159,0	3 295	30,86	9,22	12,71	12,71	34,64	25,42	3 690	47 700,00			663	**Schl. II.:** Rahmen und Steuerun
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			664	liegen innen, die horizontalen Cylinde
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			665	aussen, sämmtliche Achsen unter dem Lan
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00	10 440	14 680	666	kessel; die Vorderachse ist Laufachs
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00	9 810	13 800	667	Von den 6 Längsfedern liegen 2 über de
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			668	Laufachsbüchsen, die übrigen unter de
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			669	Büchsen der Treib- und Kuppelachse, ve
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			670	bunden durch in der Längsrichtung liegend Ausgleichhebel. Allan'sche Steuerung m Schraube.
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	29,00	7,70	12,20	12,20	32,10	24,40	2 980	42 600,00			54	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			55	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	10 170	14 100	56	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	9 540	13 220	57	**H. IVb.:** Die Rahmen liegen inne
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 797,04			109	die horizontalen, zwischen Kuppel- (Mittel
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	31,00	8,00	13,00	13,00	34,00	26,00	2 980	43 950,00			110	und Laufachse angeordneten Cylinde sowie die Steuerung aussen; sämmtlich
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 147,04			111	Achsen unter dem Langkessel. Die Vorde
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			113	achse ist Laufachse und in einem Dreh
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			114	gestelle gelagert, dessen Zapfen übe
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00	10 320	14 250	115	der Vorderachse liegt. Die über den Ach
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00	9 690	13 370	116	büchsen angeordneten Federn sind bei de Vorderachse durch einen in der Que
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			117	richtung liegenden, bei der Treib- un
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			175	Kuppelachse durch zwei in der Länge
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	31,00	8,40	12,80	12,80	34,00	25,60	2 980	43 950,00			176	richtung liegende Ausgleichhebel ver bunden. Stephenson'sche Steuerung mi
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 147,04			342	Händel bei Nr. 54—57, 109—111, 11
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	32,37	8,28	13,57	13,57	35,52	27,14	2 980	40 800,00			343	bis 117, 175, 176. Allan'sche Steuerun
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 997,04			344	mit Schraube bei Nr. 342—347. Dampf
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 997,04	10 320	14 330	345	schlittenbremse bei Nr. 110, 111, 113—117
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 997,04	9 690	13 450	346	175 u. 176; Dampfklotzbremse u. Einrichtun
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 997,04			347	zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 342—34
3	1 390	—	159,5	—	3 050	23,65	8,75	8,89	8,78	26,40	26,40	2 680	42 300,00			231	**H. Va.:** Rahmen und Steuerung liegen
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 990	14 430	232	innen, die horizontalen Cylinder aussen
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 360	13 550	233	sämmtliche Achsen sind gekuppelt un
3	1 390	—	159,5	—	3 050	25,00	9,30	9,30	9,15	27,75	27,75	2 680	45 000,00			234	liegen unter dem Langkessel. 6 ungekup pelte Längsfedern über den Achsbüchsen Stephenson'sche Steuerung mit Händel.
2	1 390	—	170,0	—	2 600	25,08	14,12	—	14,47	28,59	28,59	3 380	37 500,00	9 380	13 890	25	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00	8 750	13 010	181	
2	1 390	—	170,0	—	2 600	24,48	13,26	—	14,22	28,08	28,08	3 380	37 863,49			281	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 878,69			282	
2	1 555	—	170,0	—	2 600	25,05	14,33	—	14,32	28,65	28,65	3 020	36 197,04	9 590	14 100	283	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	36 197,04	8 960	13 220	284	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	36 197,04			285	**H. VII.:** Die Rahmen liegen innen,
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	36 197,04			286	die horizontalen Cylinder und die Steuer- ung aussen, die 2 gekuppelten Achsen
2	1 390	—	170,0	—	2 600	25,69	14,74	—	14,55	29,29	29,29	3 580	58 500,00			655	unter dem Langkessel. Die Federn sind
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 713,34			656	ungekuppelt und liegen bei Nr. 25, 181,
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 713,34			657	281—286 über und bei Nr. 655—662, 671, 672 und 684—687 unter den Achsbüchsen.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 697,04			658	Stephenson'sche Steuerung mit Händel bei
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 697,04			659	Nr. 25, 181, 283—286; mit Schraube bei
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 513,34			684	Nr. 281 und 282. Allan'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 655—662, 671, 672 und
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 497,04	9 380	13 890	685	684—687. Einrichtung zum Fahren mit
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 497,04	8 750	13 010	686	Gegendampf bei Nr. 281—286, 655—662,
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	50 513,34			687	671, 672, 685 und 687.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 697,04			660	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 697,04			661	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	58 697,04			662	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	44 197,04			671	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	44 197,04			672	
2	1 555	—	170,0	—	2 590	24,10	14,50	—	13,30	27,80	27,80	3 230	37 500,00			182	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			183	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			184	**Schw. VII.:** Anordnung von Rahmen,
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			185	Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00	9 220	13 790	186	H. VII. Von den 4 unter den Achsbüchsen
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00	8 590	12 910	187	liegenden Federn sind die beiden der Hinterachse durch einen in der Quer-
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			188	richtung liegenden Ausgleichhebel ver-
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	37 500,00			189	bunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	38 904,00			190	Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	38 904,00			191	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche. (Quadratmeter.)	19. Zulässiger höchster Ueberdruck des Dampfes. (Kilogramm.)
																		Lastzug.
60		H. V.	Reichenbach ✕	Hartmann in Chemnitz.	1859	457	610	B. 16,0	1 278	4 202	197	40	45	7,78	104,05	111,83	1,25	8,5
61		,,	Hamburg ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
62		,,	Magdeburg ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
63		,,	Gebhardsberg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
90		,,	Nürnberg ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
91		,,	Reuth	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
92		,,	Bremen	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
93		,,	Frankfurt ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
94		,,	Crimmitschau ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
95		,,	Bamberg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
7		,,	Falke ✕	,, ,, ,,	1861	457	610	B. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30	8,5
8		,,	Schwan ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
9		,,	Bär	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
103		,,	Regensburg ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
104		,,	Salzburg ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
251		,,	Granaten	,, ,, ,,	1861	457	610	B. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30	8,5
252		,,	Edle Krone	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
253		,,	Silberblick	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
105		,,	Innsbruck	,, ,, ,,	1862	457	610	B. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30	8,5
106		,,	Augsburg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
107		,,	Würzburg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
254		,,	Himmelfahrt	,, ,, ,,	1862	457	610	B. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30	8,5
255		,,	Goldne Pforte	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
256		,,	Freudenstein	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
138		,,	Neumark	,, ,, ,,	1865	457	610	B. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,79	104,23	112,02	1,30	8,5
139		,,	Netzschkau	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
140		,,	Herlasgrün	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
141		,,	Heidelspitz	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
142		,,	Mehltheuer	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
143		,,	Abendberg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
144		,,	Bellalp	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
151		,,	Bellhorn	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
152		,,	Birghorn	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
154		,,	Bötzberg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
155		,,	Stockhorn	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
156		,,	Bundalp	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
158		,,	Breithorn	,, ,, ,,	1866	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
159		,,	Klausen	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
162		,,	Dündengrat	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
137		,,	Sulzfluh	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
150		,,	Feehorn	,, ,, ,,	1868	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
153		,,	Mont Collon	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
157		,,	Franzenshöhe	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
160		,,	Fornopass	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
161		,,	Sattelhorn	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
177		,,	Contoberg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
178		,,	Glyshorn ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
179		,,	Untersberg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
180		,,	Sustenhorn	,, ,, ,,	1869	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
192		,,	Mönch	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	457	610	B. 15,0	1 278	4 209	199	40	45	7,88	105,29	113,17	1,41	8,5
112 287		,,	Taunus	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
288		,,	Semmering	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
289		,,	Gotthard ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
290		,,	Simplon	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
291		,,	Splügen	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
292		,,	Jungfrau	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
293		,,	Spessart ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
207		,,	Pöhlberg	,,	1871	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
208		,,	Pabststein	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
212		,,	Landskrone ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
461		,,	Aetna ⎍	,,	1875	457	610	B. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04	1,41	8,5
462		,,	Dolomit	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
463		,,	Faulhorn	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
464		,,	Hochjoch	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
465		,,	Julier	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
466		,,	Leopoldsberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

20. Im Ganzen.	21. Achsen und Räder. Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	22. Durchmesser: der Treibräder D.	23. Durchmesser: der Laufräder.	24. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	25. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	26. Aeusserer Radstand.	27. Gewicht. Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	28. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	29. Mittel-Achse.	30. Hinter-Achse.	31. im Ganzen.	32. Adhäsionsgewicht G.	33. Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ l\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	34. Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	35. Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	36. Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	37. Nummern der Lokomotiven.	38. Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
		Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
Lokomotiven.																		Zugehörige Tender: **Tender für Personen- u. Güterzü**
3	3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	51 600,00			60	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			61	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			62	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			63	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			90	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			91	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			92	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			93	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			94	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			95	
3	3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	47 850,00			7	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			8	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			9	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			103	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			104	
3	3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,20	12,50	12,50	37,20	37,20	4 670	47 661,00			251	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00			252	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00			253	
3	3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	47 850,00			105	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			106	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			107	
3	3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,20	12,50	12,50	37,20	37,20	4 670	47 661,00			254	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00			255	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00	10 010 / 9 380	14 720 / 13 840	256	
3	3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,35	11,20	13,10	13,10	37,40	37,40	4 670	48 750,00			138	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			139	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			140	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			141	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			142	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			143	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			144	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			151	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			152	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			154	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			155	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			156	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			158	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			159	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			162	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			137	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			150	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			153	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			157	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			160	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			161	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00			177	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00			178	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00			179	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00			180	
3	3	1 390	—	159,5	—	3 150	34,00	12,55	12,75	12,75	38,05	38,05	4 670	45 000,00			192	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			287	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			288	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			289	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00	10 110 / 9 480	14 820 / 13 940	290	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			291	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			292	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			293	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			207	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			208	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			212	
3	3	1 390	—	159,5	—	3 400	34,40	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	41 700,00			461	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			462	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00	10 360 / 9 730	14 970 / 14 090	463	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			464	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			465	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			466	

H. V.: Rahmen und Steuerung lie
innen, die horizontalen, und nur bei Nr.
die schwach geneigten Cylinder aus
sämmtliche Achsen sind gekuppelt
liegen unter dem Langkessel. Nr. 736 n
dem Verbund-System konstruirt, mit rec
liegendem Hochdruck- und linksliegend
Niederdruckcylinder. Die 6 Federn,
denen die der beiden hinteren Ach
durch in der Längsrichtung liegende A
gleichhebel gekuppelt sind, liegen
Nr. 7—9, 60—63, 90—95, 103—107, 137—
150—162, 177—180, 251—256 über den Ac
büchsen, bei Nr. 192, 207, 208, 210—212,
287—293, 332—335, 358—363, 461—
507—513, 613, 617, 620, 626, 708—712, 715—
und 736—739 unter denselben. Gooch's
Steuerung mit Händel bei Nr. 7—9, 60—
90—95, 103—107, 137—144, 150—
177—180, 192, 251—256, 287—293;
Schraube bei Nr. 207, 208 und 212; Allis
sche Steuerung mit Schraube bei Nr.
211, 227, 332—335, 358—363, 461—474,
bis 513, 613, 617, 620, 626, 708—712, 715—
und 736—739. Einrichtung zum Fahren
Gegendampf und Dampfklotzbremse
Nr. 192, 207, 208, 210—212, 227, 287—
332—335, 358—363, 461—474, 507—
613, 617, 620, 626 und 708—712; Dam
schlittenbremse bei Nr. 7—9, 62, 90, 92,
104, 105, 138—143, 151, 152, 155, 156, 158,
162, 252, 253 und 256; Dampfklotzbre
bei Nr. 60, 61, 63, 91, 93, 95, 103, 106,
137, 144, 150, 153, 154, 157, 160, 161, 177—
251, 254 und 255; Heberleinbremse bei
715—719 und 736—739.

A. Bestand an Lokomotiven.

Stückzahl	Nummern der Lokomotiven	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte	Jahre der Anschaffung	Cylinder. Durchmesser d.	Cylinder. Kolbenhub l.	Kessel. Material und Blechstärke.	Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.	Rothlauf, höchster Ueberdruck des Kesselrohrs
					Millimeter.			Millimeter.			Millimeter.		Quadratmeter.				Kilo
467	B 1	Matterhorn	Sächs. Maschinenfabrik Hartmann, in Chemnitz.	1875	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,11	106,22	115,04	1,41	9
468	"	Ortler	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
469	"	Finstermünz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
470	"	Niederwald	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
471	"	Rheinstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
472	"	Rosatrappe	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
473	"	Waldspitz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
474	"	Venur /	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
708	"	Heiligenberg /	"	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,11	106,22	115,04	1,41	9
709	"	Jeuchen /	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
710	"	Inselsberg /	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
711	"	Rabenkopf /	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
712	"	Valtenberg /	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
607	"	Bernkogel /	"	"	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,22	114,22	1,41	8,1
608	"	Fuchsberg /	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
609	"	Grossglockner /	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
510	"	Kaiserkrone	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
511	"	Monte Baldo	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
512	"	Monte Cristallo	"	1877	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
513	"	Rheinfels	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
210	"	Tausend	"	1878	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,22	114,22	1,41	8,1
211	"	Fichtelberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
332	"	Monthiane	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
333	"	Wellhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
334	"	Sentis	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
335	"	Eiger	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
358	"	Auersberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
359	"	Colmberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
360	"	Kahlenberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
361	"	Greifenstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
362	"	Katzenstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
363	"	Sandberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
227	"	Keilberg	"	1882	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,22	114,22	1,41	8,1
615	"	Waldstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
617	"	Titlis	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
620	"	Silberhorn /	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
626	"	Aarjoch	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
715	"	Riesenberg	"	1884	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,22	114,24	1,41	8,1
716	"	Stürmer	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
717	"	Wieselstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
718	"	Hekla	"	1885	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,22	114,24	1,41	8,1
719	"	Hohentwiel	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
736	"	Känzli (n)	"	"	460 / 650	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,22	115,03	1,41	12.
737	"	Karwendel (n)	"	"	425	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
738	"	Jochalm	"	"	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,22	114,24	1,41	9,1
739	"	Stromberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
322	Schw V.	Pilatus	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1871	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41	8,1
323	"	Furka	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
324	"	Harz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
325	"	Monte Rosa	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
326	"	Wetterhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
327	"	Bernina	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
328	"	Schreckhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
329	"	Zermatt	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
330	"	Tödi	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
331	"	Grimsel	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
369	"	Rothhorn X	"	1872	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41	8,1
370	"	Burgberg X	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
371	"	Wendelstein X	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
372	"	Borsberg X	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
373	"	Scheibenberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
374	"	Gemmi X	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
375	"	Watzmann	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.							**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen		Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die			im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2 . l . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{8} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
im Ganzen.	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.								
		Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	3	1 390	—	159,5	—	3 400	34,40	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	41 700,00			467	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			468	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			469	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			470	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			471	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			472	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			473	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			474	
3	3	1 390	—	159,5	—	3 400	34,40	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	40 000,00			708	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			709	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			710	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			711	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			712	
3	3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,50	13,90	12,55	12,55	39,00	39,00	4 670	28 143,00			507	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			508	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			509	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			510	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			511	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			512	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			513	
3	3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,50	13,90	12,55	12,55	39,00	39,00	4 670	45 000,00	10 360	14 970	210	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00	9 730	14 090	211	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			332	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			333	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			334	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			335	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			358	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			359	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			360	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			361	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			362	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			363	
3	3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,85	13,85	12,75	12,75	39,35	39,35	4 670	30 400,00			227	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			613	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			617	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			620	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			626	
3	3	1 390	—	170,0	—	3 400	35,50	14,20	12,85	12,85	40,00	40,00	4 670	32 500,00			715	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	32 500,00			716	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	32 500,00			717	
3	3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,85	13,85	12,75	12,75	39,35	39,35	4 670	29 900,00			718	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 900,00			719	
3	3	1 390	—	180,0	—	3 400	36,40	14,55	13,20	13,20	40,95	40,95	5 850	31 255,00	10 420	15 030	736	Nr. 736: Zugkraft berechnet nach F $Z = \frac{1}{8} \cdot \frac{0{,}006\ d^2 . l . p}{D}$
"	"	"	—	"	—	"	35,70	13,65	13,20	13,20	40,25	40,25	5 710	30 695,00	9 790	14 150	737	
3	3	1 390	—	170,0	—	3 400	35,00	13,70	12,90	12,90	39,50	39,50	4 950	29 470,00	10 360	14 970	738	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 470,00	9 730	14 090	739	
3	3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,50	12,40	12,40	37,30	37,30	4 670	45 258,75			322	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			323	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			324	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			325	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			326	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			327	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			328	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30	10 110	14 820	329	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30	9 480	13 940	330	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			331	
3	3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,50	12,40	12,40	37,30	37,30	4 670	46 391,30			369	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 391,30			370	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			371	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			372	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			373	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			374	
"	"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 456,30			375	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke. (Millimeter.)	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Kessel. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Kessel. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Kessel. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Kessel. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Kessel. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Kessel. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Kessel. Rostfläche. (Quadratmeter.)	19. Zulässiger höherer Dampfdruck (Kilogramm)
35	416	Schw. V.	**Albis**	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) in Berlin.	1873	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41	8
	417	,,	**Winterberg**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	418	,,	**Drachenfels**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	419	,,	**Brocken**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	447	,,	**Rolandseck**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	448	,,	**Loreley**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	449	,,	**Gaisberg**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	450	,,	**Hirtstein**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	451	,,	**Arlberg**	,,	1874	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41	8
	452	,,	**Brenner**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	453	,,	**Donnersberg**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	454	,,	**Eifel**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	455	,,	**Forstenberg**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	456	,,	**Grenzhorn**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	457	,,	**Hohe Salve**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	458	,,	**Hohe Göll**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	459	,,	**Karst**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	460	,,	**Martinswand**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	516	K. V.	**Arnberg** ⊙	E. Kessler in Esslingen.	1868	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	197	40	45	7,70	108,46	116,16	1,38	9
	517	,,	**Balmhorn** ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	518	,,	**Beatenberg** ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	519	,,	**Hasliberg** ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	514	,,	**St. Bernhard** ⊙	,, ,, ,,	1869	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	515	,,	**Dachstein** ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	520	,,	**Bieberstein** ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	521	,,	**Blümlisalp** ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
16	522	,,	**Kynast** ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	523	,,	**Plassenstein** ◎	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	524	,,	**Daubenhorn** ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	525	,,	**Distelalp** ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	526	,,	**Thorstein**	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	213	40	45	8,24	117,27	125,51	1,44	9
	527	,,	**Kesselberg**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	528	,,	**Dorenberg**	,,	1873	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	529	,,	**Zwieselalp**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	530	Sigl V.	**Tauern**	G. Sigl in Wien.	1874	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,35	113,42	121,77	1,53	9
	531	,,	**Engelhorn**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	532	,,	**Axenstein**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	533	,,	**Grindelwald**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
8	534	,,	**Etzelstock**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	535	,,	**Hohenstaufen**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	536	,,	**Mont Cenis**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	537	,,	**Rigi**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	475	Hl. V.	**Badelwand**	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	1,41	8
	476	,,	**Kyffhäuser**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	477	,,	**Gotzenalp**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	478	,,	**Schwarzwald**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	479	,,	**Odenwald**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
11	538	,,	**Finsteraarhorn**	,,	1876	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,05	113,42	121,47	1,53	9
	539	,,	**Galmihorn**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	540	,,	**Zugspitz**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	541	,,	**Glärnisch**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	542	,,	**Burgenstein**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	543	,,	**Doldenhorn**	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	

	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
	Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
	Anzahl der Achsen		Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)			Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die							Lokomotive nebst Tender.			
	im Ganzen	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot L \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
		Achse.																
		Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
	3	3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,50	12,40	12,40	37,30	37,30	4 670	47 692,50			416	**Schw. V.:** Anordnung von Rah Steuerung, Cylinder, Achsen, Fe Bremse etc. wie bei Nr. 192 der Ga H. V. Nr. 322 bis 331 Gooch'sche St
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	47 692,50			417	ung mit Schraube; Nr. 369—375, 41
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	47 692,50	10 110	14 820	418	und 447—460 Allan'sche Steuerung
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	47 692,50	9 480	13 940	419	Schraube.
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	50 700,00			447	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	50 700,00			448	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	50 700,00			449	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	50 700,00			450	
	3	3	1 390	—	159,5	—	3 350	33,75	12,30	12,80	12,80	37,90	37,90	4 670	56 756,65			451	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	56 756,65			452	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	56 756,60			453	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	56 756,65			454	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	56 756,65	10 310	14 820	455	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	56 756,65	9 680	13 940	456	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	56 756,65			457	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	56 756,65			458	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	56 756,65			459	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	56 756,50			460	
	3	3	1 380	—	165,0	—	3 330	34,30	12,35	13,35	13,35	38,95	38,95	5 000	49 050,00			516	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	49 050,00			517	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	49 050,00			518	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	49 050,00			519	**K. V.:** Rahmen und Steuerung
	〃	〃	〃	—	181,0	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	44 400,00			514	innen, die horizontalen Cylinder a
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	44 400,00	10 300	14 730	515	sämmtliche Achsen sind gekuppelt
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	44 400,00	9 670	13 850	520	liegen unter dem Langkessel. Von
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	44 400,00			521	über den Achsbüchsen angeordneten
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	44 400,00			522	sind 4 durch in der Längsrichtung lie Ausgleichhebel gekuppelt und zw
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	44 400,00			523	Nr. 514—525 Mittel- mit Hinterachsf
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	44 400,00			524	bei Nr. 526—529 Mittel- mit Vorde
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	44 400,00			525	federn. Ferner haben Nr. 514 b
	3	3	1 380	—	181,0	—	3 330	33,50	11,16	13,17	13,17	37,50	37,50	5 000	43 350,00			526	Stephenson'sche Steuerung mit
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	43 350,00	10 390	14 810	527	und Dampfschlittenbremse, hingege 526—529 Stephenson'sche Steuerun Schraube und Einrichtung zum Fahr Gegendampf.
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	43 350,00	9 720	13 900	528	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	43 350,00			529	
	3	3	1 380	—	181,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	46 500,00			530	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	46 500,00			531	**Sigl V.:** Anordnung von Rahmen,
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	46 500,00			532	ung, Cylinder und Achsen wie bei
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	46 500,00	10 390	14 810	533	Federn der Treib- und hinteren K achse liegen unten und sind durch
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	46 500,00	9 720	13 900	534	Längsrichtung liegende Ausgleichheb
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	46 500,00			535	bunden. Stephenson'sche Steuerun
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	46 500,00			536	Schraube. Einrichtung zum Fahr
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	46 500,00			537	Gegendampf und Dampfklotzbrems
	3	3	1 380	—	170,0	—	3 400	35,00	13,30	12,80	12,80	38,90	38,90	4 710	30 600,00			475	
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	30 600,00	10 360	14 970	476	**Hl. V.:** Anordnung von Rahmen,
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	30 600,00	9 730	14 090	477	ung, Cylinder und Achsen wie be
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	30 600,00			478	Die Federn, welche zwischen der
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	30 600,00			479	und hinteren Kuppelachse durch Längsrichtung liegende Ausglei
	3	3	1 380	—	180,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	29 325,00			538	verbunden sind, liegen unter den
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 325,00			539	büchsen. Nr. 475—479 Allan'sche
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 325,00	10 440	14 880	540	ung mit Schraube und Einrichtun Fahren mit Gegendampf. Nr. 53
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 325,00	9 810	14 000	541	Stephenson'sche Steuerung mit Sc
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 325,00			542	Sämmtlich mit Dampfklotzbremse.
	〃	〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 325,00			543	

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.										
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.	Zulässiger Kesselüberdruck
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kilogramm

Tender

5	88	II. I. T.	Würschnitz	Hartmann in Chemnitz.	1857	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,98	
	87	„	Schönbörnchen	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	89	„	Lugau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	687	„	Greiz	„ „ „	1865	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,98	
	688	„	Brunn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
2	632	II. IIa. T.	Stollen	A. Borsig in Berlin.	1854	381	610	E. 13,0	1 072	3 465	143	40	45	4,78	62,28	67,06	0,92	
	634	„	Leder	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
16	639	II. IIIb. T.	Stahl †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1875	415	559	E. 12,5	1 150	3 165	176	40	45	6,55	70,02	76,57	1,27	
	640	„	Granit †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	641	„	Marmor †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	642	„	Gold †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	643	„	Kobalt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	644	„	Nickel †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	645	„	Arsen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	646	„	Basalt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	647	„	Silber †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	648	„	Kalk †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	649	„	Albit †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	650	„	Epidot †	„	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	651	„	Topas †	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	652	„	Felsit †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	653	„	Demant †	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	654	„	Korund †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
6	690	Schw. IIIb. T.	Alabaster	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) in Berlin.	1874	420	559	E. 11,0	1 129	3 165	156	45	50	6,13	69,81	75,94	1,29	9
	691	„	Granat	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	692	„	Saphir	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	693	„	Onyx	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	694	„	Opal	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	695	„	Jaspis	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
4	58	II. IVb. T.	Schwarzenberg	Hartmann in Chemnitz.	1856	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,52	72,94	78,46	0,86	8,
	58	„	Schneeberg	„ „ „	1859	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07	8,
	59	„	Neustädtel	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	108	„	Hercules	„ „ „	1862	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07	8,

Lokomotiven.

21. Anzahl der Treibachsen (einschl. der gekuppelten)	22. Durchmesser der Treibräder D. (mm)	23. Durchmesser der Laufräder (mm)	24. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder (mm)	25. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder (mm)	26. Aeusserer Radstand (Millim.)	27. Gewicht: Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial (Tonnen)	28. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse (Tonnen)	29. Druck durch die Mittel-Achse (Tonnen)	30. Druck durch die Hinter-Achse (Tonnen)	31. Gewicht im Ganzen (Tonnen)	32. Adhäsionsgewicht G. (Tonnen)	33. Zugkraft. $Z = \frac{0{,}665\ d^2\ l.\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$ (Kilogr.)	34. Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender. (Mark)	35. Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max./min. (Millimeter)	36. Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max./min. (Millimeter)	37. Nummern der Lokomotiven.	38. Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
2	1 570	1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	1 860	43 500,00			88	**H. I. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Federn sind die der gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Bei Nr. 87—89 Schraubenbremse, bei Nr. 637 und 638 ausser Schraubenbremse an den Hinterrädern auch Dampfschlittenbremse. Wasserbehälter von 2,22 cbm und Kohlenraum von 1,20 cbm.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 020	43 500,00	3 200	9 150	87	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			89	
2	1 570	1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	2 170	47 148,00			637	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 148,00	3 200	8 990	638		
2	1 380	1 035	144,0	128,0	3 840	26,00	11,50	11,50	6,00	29,00	23,00	2 690	35 700,00			632	**B. IIa. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die Vorderachse ist Kuppelachse. Die Federn der gekuppelten Achsen sind durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden und liegen über den Achsbüchsen. Die hinter der Feuerbüchse liegende feste Laufachse hat eine oben liegende Querfeder. Schraubenbremse auf die Laufräder wirkend. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter von 4,00 cbm und Kohlenraum von 1,20 cbm.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35 700,00	3 840	8 730	634	
2	1 390	925	180,0	157,0	4 026	31,23	14,03	14,63	9,42	38,68	29,26	3 740	52 097,03			639	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			640	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			641	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			642	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			643	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			644	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03	4 026	8 570	645	**H. IIIb. T.** u. **Schw. IIIb. T.** Rahmen u. Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die Vorderachse ist Kuppelachse. Die hinter der Feuerbüchse liegende Laufachse hat verschiebbare Achsbüchsen mit oben liegender Querfeder, mit Ausnahme von Nr. 640, 645, 652 und 653, wo die Laufachse um einen Zapfen über ihrer Mitte drehbar ist. Die Federn der gekuppelten Achsen sind durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden und liegen unter den Achsbüchsen. Mittelräder haben Handbremse, bei H. IIIb. T. mit Wurfhebel, bei Schw. IIIb. T. mit Schraube. Allan'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter von 3,69 cbm und Kohlenraum von 1,20 cbm.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			646	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			647	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			648	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			649	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03			650	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03			651	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03			652	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03			653	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03	4 026	8 655	654	
2	1 390	925	170,0	157,0	4 025	29,60	13,80	13,80	9,40	37,00	27,60	3 830	46 800,00			690	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			691	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00	4 025	8 610	692	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			693	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			694	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			695	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	27,80	5,80	13,35	13,35	32,50	26,70	2 980	45 600,00			53	**H. IVb. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen, zwischen Kuppel- (Mittel- und Laufachse angeordneten Cylinder sowie die Steuerung aussen; sämmtliche Achsen unter dem Langkessel. Die Vorderachse ist Laufachse und in einem Drehgestelle gelagert, dessen Zapfen über Vorderachsmitte liegt. Die über den Achsbüchsen angeordneten Federn sind bei der Vorderachse durch einen in der Querrichtung liegenden, bei den gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Schraubenbremse bei Nr. 53; Schrauben- u. Dampfschlittenbremse bei Nr. 58, 59 u. 108. Wasserbehälter bei Nr. 53 von 2,22 cbm, bei Nr. 58, 59 u. 108 von 1,82 cbm; Kohlenraum bei denselben von 1,20 cbm.
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	30,00	6,67	14,89	14,89	36,45	29,78	2 980	46 560,00	3 575	8 890	58	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 560,00			59	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	29,30	7,10	13,45	13,45	34,00	26,90	2 980	46 500,00	3 575	9 150	108	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
1	112	II. IVbb. I.	Wildeck ✕ ⎍	Hartmann in Chemnitz.	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,65
	364	II. V. T.	Knappe	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,46	95,39	101,85	1,38
	365	„	Schacht ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	366	„	Wetter	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	367	„	Hunt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	368	„	Tiefbau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	16	„	Kohle	„	1873	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,38
	17	„	Adhäsion	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	23	„	Kraft	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	24	„	Leistung	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	64	„	Eisen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	65	„	Kaue	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	69	„	Fahrt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	213	„	Morgengang	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	420	„	Schlägel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
31	218	„	Bohrer	„	1874	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,38
	219	„	Rolle	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	221	„	Meisel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	223	„	Seil	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	224	„	Haspel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	18	„	Compass	„	1877	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,42
	19	„	Magnet	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	20	„	Kobold	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	21	„	Gnom	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	70	„	Arbeit ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	71	„	Gestänge ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	72	„	Basis	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	220	„	Dynamit	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	627	„	Steiger ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	635	„	Glocke ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	636	„	Halde ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	616	„	Berggeist ✕ ⎍	„	1878	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	628	W. VII. T.	Grube	F. Wöhlert in Berlin.	1874	355	530	E. 13,0	1 191	3 465	139	40	45	5,69	60,54	66,23	0,97
4	629	„	Kunst	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	630	„	Blende	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	631	„	Curve	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	688	Cr. VII. T.	Sauger	Maschinenbaugesellschaft Carlsruhe.	1873	279	533	E. 15,0	970	3 182,5	105	40	45	4,70	42,00	46,70	0,78
2	689	„	Klappe	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die			im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ l\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_A$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.								
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 390	805	159,5	140,0	5 500	37,60	9,95	K. 12,15 T. 12,15	9,65	43,90	24,30	2 980	51 556,32	5 500	9 800	112	**H. IVbb. T.** Früher H. IVb, ist umgebaut in 4achsige Tenderlokomotive, die Rahmen liegen innen, die zwischen Kuppel- u. vorderer Laufachse angeordneten horizontalen Cylinder, sowie die Steuerung aussen, die hintere Laufachse liegt hinter der Feuerbüchse. Die beiden Laufachsen sind in Drehgestellen gelagert; der Gestelldrehpunkt liegt bei der Vorderachse 1,4 m hinter, bei der Hinterachse über derselben. Die über den Achsbüchsen angeordneten Federn sind bei der vorderen Laufachse durch einen in der Querrichtung liegenden, bei den gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden, die hintere Laufachse hat zwei Querfedern über der Achse. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfklotzbremse auf Kuppel- u. Treibräder, Wurfhebelbremse auf Treibräder wirkend. Wasserbehälter von 3,6 cbm, Kohlenraum von 1,4 cbm.
3	1 390	—	159,5	—	3 080	31,68	13,39	13,39	13,86	40,64	40,64	3 690	42 600,00			364	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			365	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			366	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			367	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			368	
3	1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	45 600,00			16	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			17	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			23	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			24	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00	3 080	9 300	64	**H. V. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen unter dem Langkessel. Die unter den Achsbüchsen angeordneten Tragfedern der Vorder- und Treibachse sind durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden, die Hinterachse hat eine Querfeder. Allan'sche Steuerung mit Händel, Schraubenbremse und Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf. An beiden Seiten des Kessels Wasserbehälter von 3,50 cbm und Kohlenraum von 2,2 cbm.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			65	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			69	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			213	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			420	
3	1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	57 000,00			218	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			219	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			221	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			223	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			224	
3	1 390	—	170,0	—	3 060	32,92	14,00	14,00	13,62	41,62	41,62	3 690	29 000,00			18	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			19	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			20	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			21	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			70	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			71	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00	3 060	9 350	72	**W. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide unter dem Langkessel liegende Achsen sind gekuppelt, die Achsbüchsen haben Längstragfedern. Allan'sche Steuerung mit Händel, Wurfhebelbremse auf die Hinterräder wirkend. Unten liegende Wasserbehälter von 3,50 cbm und Kohlenraum von 1,30 cbm.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			220	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			627	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			635	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			636	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	35 000,00			616	
2	1 230	—	180,0	—	2 400	21,20	13,20	—	13,90	27,10	27,10	3 260	35 550,00			628	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00	2 400	7 810	629	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			630	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			631	
2	1 100	—	145,0	—	2 100	22,80	13,00	—	13,70	26,70	26,70	2 260	30 600,00			688	**Cr. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide Achsen sind gekuppelt und liegen unter dem Langkessel, die 4 Längsfedern sind über den Achsbüchsen angeordnet. Stephenson'sche Steuerung mit Händel, Schraubenbremse auf die Treibräder wirkend. Wasserbehälter von 2,00 cbm und Kohlenraum von 0,60 cbm.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	30 600,00	2 100	7 720	689	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Kessel. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Kessel. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Kessel. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Kessel. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Kessel. Heizfläche in den Rohren.	17. Kessel. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Kessel. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
1	112	H. IVbb. T.	Wildeck × ⎍	Hartmann in Chemnitz.	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
	364	H. V. T.	Knappe	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,46	95,39	101,85	1,36
	365	„	Schacht ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	366	„	Wetter	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	367	„	Hunt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	368	„	Tiefbau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	16	„	Kohle	„	1873	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,36
	17	„	Adhäsion	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	23	„	Kraft	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	24	„	Leistung	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	64	„	Eisen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	65	„	Kaue	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	69	„	Fahrt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	213	„	Morgengang	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	420	„	Schlägel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
31	218	„	Bohrer	„	1874	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,36
	219	„	Rolle	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	221	„	Meisel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	223	„	Seil	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	224	„	Haspel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	18	„	Compass	„	1877	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,43
	19	„	Magnet	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	20	„	Kobold	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	21	„	Gnom	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	70	„	Arbeit ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	71	„	Gestänge ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	72	„	Basis	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	220	„	Dynamit	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	627	„	Steiger ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	635	„	Glocke ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	636	„	Halde ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	616	„	Berggeist × ⎍	„	1878	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	628	W. VII. T.	Grube	F. Wöhlert in Berlin.	1874	355	530	E. 13,0	1 191	3 465	139	40	45	5,69	60,54	66,23	0,97
4	629	„	Kunst	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	630	„	Blende	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	631	„	Curve	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	688	Cr. VII. T.	Sauger	Maschinenbaugesellschaft Carlsruhe.	1873	279	533	E. 15,0	970	3 182,5	105	40	45	4,70	42,00	46,70	0,78
2	689	„	Klappe	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**							**Anschaffungskosten**	**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen						Zugkraft. $Z = \frac{0{,}008\ d^2\ L\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$		Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.		Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	durch die Vorder- Achse.	durch die Mittel- Achse.	durch die Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.		der Lokomotiven excl. Tender.				
Anzahl	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 390	805	159,5	140,0	5 500	37,60	9,95	K. 12,15 T. 12,15	9,65	43,90	24,30	2 980	51 556,32	5 500	9 800	112	**H. IVbb. T.** Früher H. IVb. ist umgebaut in 4achsige Tenderlokomotive, die Rahmen liegen innen, die zwischen Kuppel- u. vorderer Laufachse angeordneten horizontalen Cylinder, sowie die Steuerung aussen, die hintere Laufachse liegt hinter der Feuerbüchse. Die beiden Laufachsen sind in Drehgestellen gelagert; der Gestelldrehpunkt liegt bei der Vorderachse 1,4 m hinter bei der Hinterachse über derselben. Die über den Achsbüchsen angeordneten Federn sind bei der vorderen Laufachse durch einen in der Querrichtung liegenden, bei den gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden, die hintere Laufachse hat zwei Querfedern über der Achse. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfklotzbremse auf Kuppel- u. Treibräder, Wurfhebelbremse auf Treibräder wirkend. Wasserbehälter von 3,6 cbm, Kohlenraum von 1,4 cbm.
3	1 390	—	159,5	—	3 080	31,68	13,39	13,39	13,86	40,64	40,64	3 690	42 600,00			364	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			365	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			366	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			367	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			368	
3	1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	45 600,00			16	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			17	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			23	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			24	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00	3 080	9 300	64	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			65	**H. V. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen unter dem Langkessel. Die 4 unter den Achsbüchsen angeordneten Tragfedern der Vorder- und Treibachse sind durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden, die Hinterachse hat eine Querfeder. Allan'sche Steuerung mit Händel, Schraubenbremse und Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf. An beiden Seiten des Kessels Wasserbehälter von 3,50 cbm und Kohlenraum von 2,2 cbm.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			69	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			213	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			420	
3	1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	57 000,00			218	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			219	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			221	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			223	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			224	
3	1 390	—	170,0	—	3 060	32,92	14,00	14,00	13,62	41,62	41,62	3 690	29 000,00			18	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			19	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			20	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			21	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			70	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00	3 060	9 350	71	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			72	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			220	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			627	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			635	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			636	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	35 000,00			616	
2	1 250	—	180,0	—	2 400	21,20	13,20	—	13,90	27,10	27,10	3 260	35 550,00			628	**W. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide unter dem Langkessel liegende Achsen sind gekuppelt, die Achsbüchsen haben Längstragfedern. Allan'sche Steuerung mit Händel, Wurfhebelbremse auf die Hinterräder wirkend. Unten liegende Wasserbehälter von 3,50 cbm und Kohlenraum von 1,50 cbm.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00	2 400	7 810	629	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			630	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	35 550,00			631	
2	1 100	—	145,0	—	2 100	22,80	13,00	—	13,70	26,70	26,70	2 260	30 600,00			688	**Cr. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide Achsen sind gekuppelt und liegen unter dem Langkessel; die 4 Längsfedern sind über den Achsbüchsen angeordnet. Stephenson'sche Steuerung mit Händel, Schraubenbremse auf die Treibräder wirkend. Wasserbehälter von 2,00 cbm und Kohlenraum von 0,60 cbm.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	30 600,00	2 100	7 720	689	

A. Bestand an Lokomotiven.

1 Stückzahl	2 Nummern der Lokomotiven	3 Gattung	4 Namen der Lokomotiven	5 Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte	6 Jahre der Anschaffung	7 Cylinder: Durchmesser d	8 Cylinder: Kolbenhub l	9 Kessel: Material und Blechstärke (Millimeter)	10 Kessel: innerer Durchmesser im Mittel (Millimeter)	11 Kessel: Länge zwischen den Rohrwänden (Millimeter)	12 Heizrohre: Anzahl derselben	13 Heizrohre: Durchmesser innerer (Millimeter)	14 Heizrohre: Durchmesser äusserer (Millimeter)	15 Heizfläche: im Feuerkasten (Quadratmeter)	16 Heizfläche: in den Röhren (Quadratmeter)	17 Heizfläche: in beiden zusammen (Quadratmeter)	18 Rostfläche
11	30	H. III. T.	Dante	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz	1882	300	533	E. 12,5	990	3 170	98	40	45	4,45	39,13	43,58	0,87
	31		Goethe	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	32		Schiller	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	34		Gellert	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	46	„	Uhland	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	614	„	Herder	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	615	„	Körner	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	619	„	Schlömilch	„	1883	300	533	E. 12,5	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,87
	633	„	Iffland	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	6	„	Scheffel	„	1885	300	533	E. 12,5	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,87
	36	„	Bürger	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
4	706	H. III. T. S.	Berggiesshübel	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58
	707	„	Rottwerndorf	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	713	„	Johanngeorgenstadt	„	1883	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58
	714	„	Erla	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
2	732	H. VII. T. O.	Mülsen	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1885	270	400	E. 11,0	900	2 250	86	40	45	2,19	24,32	26,51	0,44
	733	„	Thurm	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
3	235	H. VIIIb T.	Döhlen	Hartmann in Chemnitz.	1857	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,43	39,74	43,17	0,68
	237	„	Hainsberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	239	„	Burgk	„ „ „	1866	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,81	39,74	43,55	0,68

Damp

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
3		Hs. 0.	Dampfwagen A. † (System Thomas)	Actiengesellschaft Hohenzollern in Düsseldorf u. Maschinenbau-Actiengesellschaft in Nürnberg.	1888	220	360	E. 11,0	1 028	1 720	110	40	45	2,48	23,78	26,26	0,51
		„	„ B. †		„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
		„	„ C. †		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

Das durchschnittliche Gewicht einer normalspurigen Lokomotive mit Ten
„ „ „ „ Tenderlokomotive

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)														
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Mittel-Achse.	Hinter-Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot L \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{8} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 100	—	170,0	—	2 200	19,00	12,50	—	12,10	24,60	24,60	3 140	22 000,00			30	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			31	**H. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, beide Achsen sind gekuppelt, die Hinterachse liegt unter der Feuerbüchse, 4 Längsfedern über den Achsbüchsen, Allan'sche Steuerung mit Händel, Wurfhebelbremse auf die Hinterräder wirkend, Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf, Untenliegende Wasserbehälter von 2,65 cbm, Kohlenbehälter von 1,1 cbm zu beiden Seiten des Kessels.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			32	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			34	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00	2 200	7 880	40	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			614	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 000,00			615	
2	1 100	—	170,0	—	2 200	19,50	12,50	—	13,00	25,50	25,50	3 140	22 920,00			619	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	22 920,00			633	
2	1 100	—	170,0	—	2 200	19,45	12,30	—	13,05	25,35	25,35	3 140	21 684,56			6	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	21 500,00			35	
2	810	—	130,0	—	2 000	14,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 400	17 500,00	2 000	6 475	706	**H. VII. T. S.:** (für Sekundärbahnen. Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die Hinterachse liegt unter der Feuerbüchse, 4 Längsfedern über den Achsbüchsen, Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel, Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf nur bei Nr. 706 und 707. Wasser- und Kohlenbehälter an den Seiten des Kessels, Wasserbehälter von 2,15 cbm, Kohlenraum von 1,10 cbm. Wurfhebelbremse auf Hinterräder wirkend.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	17 500,00			707	
2	810	—	140,0	—	2 000	15,30	9,60	—	10,50	20,10	20,10	2 400	20 303,70	2 000	6 520	713	**H. VII. T. O.:** (für Omnibuszüge. Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Die Treibachse liegt unter der Feuerbüchse, 4 Längsfedern über den Achsbüchsen, Allan'sche Steuerung mit Händel. Untenliegende Wasserbehälter von 2,89 cbm, Kohlenbehälter von 0,85 cbm an der Rückwand des Führerstandes. Wurfhebelbremse auf beide Achsen wirkend.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	20 303,69			714	
2	1 230	—	140,0	—	2 800	14,50	9,70	—	9,10	18,80	18,80	1 705	14 544,13	2 800	6 555	732	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	14 544,12			733	
2	985	595	137,0	130,0	2 380	21,50	6,10	11,35	11,35	28,80	22,70	2 610	33 900,00	2 380	7 100	235	**H. VIII b. T.:** (für Kohlenbahnen. Die Rahmen liegen innen, die geneigten Cylinder und die Steuerung aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel. Die Vorderachse ist Laufachse und in einem Drehgestelle mit Seitenbewegung gelagert, dessen Zapfen über der Achse liegt. Die beiden Längsfedern im Drehgestelle und die 4 Längsfedern der Treib- und Kuppelachsen sind über den Achsbüchsen angeordnet. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter unter, neben und auf dem Kessel von 3,70 cbm und Kohlenraum von 1,00 cbm. Schraubenbremse auf die Hinterräder wirkend.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 900,00			237	
2	985	595	137,0	130,0	2 380	21,50	6,10	11,35	11,35	28,80	22,70	2 610	34 500,00	2 380	7 200	239	

wagen.

		(der Wag.-Räder.		(der Wag.-Räder.)			Masch.-Achse	Wagenachsen				(der Masch.-Abtheilung.)**				
1	1 100	980	im Aussenlager 110,0	95	7 355	25,00	11,80	9,00	8,80	29,60	11,80	950	14 860,37			—
"	"	"	" Innenlager 148,0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 860,36	7 355	13 430	—
"	"	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 860,37			—

Hz. O. Maschinen-Abtheilung der Dampfwagen (System Thomas). Die Rahmen sind doppelt. Die horizontal angeordneten Cylinder und die Steuerung liegen innen, der Kessel liegt quer zur Längsachse des Fahrzeuges, die Treibachse unter dem Kessel. 4 ungekuppelte Längsfedern, die äusseren unter, die inneren über der vierfach gelagerten Treibachse. Joy-Steuerung mit Händel. Wasserbehälter (zur Wagen-Abtheilung gehörig) von 3, cbm, Kohlenräume von 0,5 cbm. Wurfhebelbremse auf Treib- und Wagenräder wirkend, combinirt mit Schraubenbremse der Wagen-Abtheilung.

betrug bei mittlerer Füllung von Wasser und Brennmaterial 49,22 Tonnen.
" " " " " " " " 32,26 "

** Die Kosten der Wagen-Abtheilung siehe unter „Personenwagen."

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.									
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			

Tender-Lokomotiven f

19	1	H.V.T.K.		Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1881	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72	0,88
	2	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	3	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	4	,,		,,	1882	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	6	,,		,,	1883	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72	0,88
	7	,,		,,	1884	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72	0,88
	8	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	9	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	10	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	11	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	12	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	13	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	14	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	15	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	16	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	17	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	20	,,		,,	1885	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	21	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	22	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
1	5	Hg. VII. T. K.		Chr. Hagans in Erfurt.	1872	200	300	E. 9 u. 11.	825	2 210	91	35	40	1,98	22,10	24,08	0,24
2	18	Hth. F. K.		R. & W. Hawthorn in Newcastle.	1885	215	355	E. 9,5	787	2 394	194	35,5	40	5,96	51,78	57,74	1,16
	19	,,			,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

750 Stück zusammen.

Das durchschnittliche Gewicht einer schmalspurigen Tenderlokomoti

Ausserdem sind 4 Stück ausrangirte und bereits ersetzte Lokomotiven aus den Jahren 1848 bis mit 1852 vorhanden, welche no

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{7} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			

schmalspurige Bahnen.

3	750	—	105,0	—	1 800	11,90	5,11	5,17	5,17	15,45	15,45	2 100	17 190,02			1	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 190,00	1 800	5 480	2	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16 890,81			3	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 134,11			4	
3	750	—	105,0	—	1 800	12,45	5,36	5,32	5,32	16,00	16,00	2 100	18 113,80	1 800	5 630	6	
3	750	—	105,0	—	1 800	12,45	5,36	5,32	5,32	16,00	16,00	2 100	17 768,81			7	**H. V. T. K.:** Die Rahmen, horizontaler Cylinder und die Steuerung liegen aussen. Die Hinterachse liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorder-Achsbüchsen haben besondere, die Mittel- und Hinter-Achsbüchsen gemeinsame Längstragfedern. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel. Wasserbehälter von 1,50 cbm neben und unter dem Langkessel, Kohlenraum von 0,60 cbm. Wurfhebelbremse auf die Hinterräder wirkend. Nr. 1—4 Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,81			8	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,82			9	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,82			10	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,82			11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,81			12	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,82	1 800	5 630	13	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,82			14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,81			15	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,82			16	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,82			17	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18 199,55			20	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18 199,55			21	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18 199,55			22	
2	650	—	108,0	—	1 700	8,05	5,70	—	5,10	10,80	10,80	1 330	17 400,00*	1 700	5 530	5	**Hg. VII. T. K.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die beiden gekuppelten Achsen unter dem Langkessel; die vordere Achse hat Längstragfedern, die hintere eine Quertragfeder. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel. Unterliegender Wasserbehälter von 1,50 cbm, Kohlenbehälter von 0,52 cbm Inhalt an den Seiten des Langkessels. Wurfhebelbremse auf die Hinterräder wirkend.
4	813	—	101,5	—	5 690	22,30	Jedes Achsenpaar		14,45	28,90	28,90	2 420	51 770,90	5 690	9 200	18	**Hth. F. K.** (System Fairlie): Doppellokomotive mit zwei zweiachsigen Maschinen-Gestellen, welche Innenrahmen, geneigt liegende Cylinder, aussenliegende Steuerungen nach System Heusinger von Waldegg von einem Händel aus verstellbar und ungekuppelte auf die Achsbüchsen drückende Längstragfedern besitzen. An den nach der Mitte zugekehrten Enden der Maschinengestelle sind zwischen diesen und dem Langkessel Kegelfedern eingeschaltet, durch welche die Belastung der Achsen auf gleiche Grösse gebracht werden kann. Schraubenbremse gleichzeitig auf die Treibräder beider Maschinengestelle wirkend. Doppelkessel mit 2 Rauchkammern, 2 Rohrsystemen und 2 Feuerbüchsen, aber mit einem gemeinschaftlichen Aussenkessel für die Feuerbüchsen und gemeinschaftlichem Wasserraum. Wasserbehälter von 2,60 cbm und Kohlenbehälter von 1,10 cbm an den Seiten der Langkessel.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	51 770,91			19	

betrug bei mittlerer Füllung von Wasser und Brennmaterial 15,74 Tonnen.

zum Dienst für Bahnunterhaltungszwecke verwendet werden und am Schlusse der Tabelle E. einzeln genannt sind.

*) Das sind die ursprünglichen Anschaffungskosten; der Kaufpreis betrug i. J. 1882 = 6 100,67 Mark.

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.									
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			

2. Von der Staatsverwalt

a. Altenb

5	—	B. II.	Zeitz	A. Borsig in Berlin.	1872	432	559	B. 14,0	1 334	4 265	172	45	50	7,28	103,72	111,01	1,54
	—	„	Meuselwitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Wilhelm I.	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Herzog Ernst	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Rositz	„ „ „	1875	432	559	B. 14,0	1 334	4 258	172	45	50	7,72	103,56	111,28	1,56
1	—	H. IIIb.	Rehmsdorf	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	406	559	B. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,66
2	—	H. VII. T. 8.	Kriebitzsch	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	B. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58
	—	„	Mumsdorf	„	1883	260	400	B. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,58

8 Stück zusammen.

b. Gaschw

4	—	Schi. VII. T.	Zwenkau	F. Schichau in Elbing.	1873	340	575	St. 10,0	1 162	3 507	120	40	45	4,39	52,90	57,29	0,99
	—	„	Wiprecht v. Groitzsch	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Lucka	„ „ „	1874			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Gaschwitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
2	—	H. V. T.	Concordia	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	457	610	B. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,28	102,28	1,48
	—	„	Die Harth	„	1884	457	610	B. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,28	102,28	1,38

6 Stück zusammen.

c. Zitt

4	—	H. II.	Richard Hartmann †	Hartmann in Chemnitz.	1857	406	6 0	B. 15,0	1 295	4 094	164	40	45	6,72	84,40	91,12	1,25
	—	„	Saturn †	„ „ „	1859			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Mars †	„ „ „	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Neptun †	„ „ „	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1	—	H. IIIb.	Jupiter †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	406	559	B. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,66

5 Stück zusammen.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**										
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft, $Z = \frac{c_{100}\, d^2\, L\, p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven excl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			durch die Vorder-Achse.	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.				Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.		

betriebene Privat-Eisenbahnen.

Zeltzer Bahn.

2	1 560	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 410	42 000,00			**H. II.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel; Vorderachse ist Laufachse. Treib- u. Kuppelachse haben gemeinschaftliche Federn, die durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel auf die Achsbüchsen wirken. Allan'sche Steuerung mit Schraube. **Zugehörige Tender:** Nr. 1—6 d. A.-Z. B.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	10 000 / 9 825	14 110	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			
2	1 560	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 610	53 175,00			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,20	12,20	37,00	24,60	3 010	30 203,49	9 735 / 9 560	13 875	**H. IIIb.:** Wie bei H. IIIb. Nr. 26 etc. d. Staatsb. (S. 9). **Zugehörige Tender:** Nr. 1—6 d. A.-Z. B.
2	810	—	130,0	—	2 000	14,25	9,20	—	9,50	18,76	18,76	2 400	17 500,00	2 000	6 475	**H. VII. T. S.:** (für Sekundärbahnen u. Rangirdienst.) Wie bei H. VII. T. S. Nr. 706 und 707 d. Staatsb. (S. 29).
2	810	—	140,0	—	2 000	15,20	9,60	—	10,50	20,10	20,10	2 400	20 402,16	2 000	6 520	Wie bei H. VII. T. S. Nr. 713 und 714 d. Staatsb. (S. 29).

Meuselwitzer Bahn.

2	1 350	—	176,0	—	2 510	23,95	14,25	—	14,25	28,50	28,50	2 950	44 100,00			**Schl. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die 2 gekuppelten Achsen unter dem Langkessel. Ungekuppelte Tragfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Untenliegender Wasserbehälter von 2,67 cbm und Kohlenraum von 0,80 cbm. Schraubenbremse.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	44 100,00	2 510	8 320	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	44 100,00			
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	44 100,00			
3	1 390	—	170,0	—	3 060	34,70	14,75	14,75	15,10	44,60	44,60	4 670	33 045,04	3 060	9 350	**H. V. T.:** Wie bei H. V. T. Nr. 364 etc. d. Staatsb. (S. 27). Lokom. Die Harth mit Heberleinbremse und ohne Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
3	1 390	—	170,0	—	3 060	35,18	14,90	14,90	15,20	45,00	45,00	4 670	33 757,60			

Zugehörige Tender:
Nr. 1—5 d. Z.-R. B.
(Kuppelung u. Trittblechhöhe wie bei den Tendern für Pers.- u. Güterzüge d. Staatsb.)

Reichenberger Bahn.

2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,55	10,98	10,98	29,51	21,96	3 300	43 075,04			**H. II.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 236,44			
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 236,44	10 020	14 070	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 686,44			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,20	12,20	37,00	24,60	3 010	30 351,45	9 900	13 860	**H. IIIb.:** Wie bei H. IIIb. Nr. 26 etc. d. Staatsb. (S. 9).

A. Bestand an Lokomotiven.

Die Gesammtzahl der **Lokomotiven** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende **1885**:

a) nach der **Verwendung**:

aus	87	Stück	Eilzuglokomotiven (Gattung VI., VI^{a}., VI^{b}., VIII^{b}.)	= 11,600	Prozent.
„	180	„	Personenzuglokomotiven (Gattung III., III^{a}., III^{b}.)	= 24,000	„
„	185	„	Lokomotiven für gemischte Züge (Gattung I., II., II^{a}., IV^{b}., V^{a}., VII.)	= 24,667	„
„	182	„	Lastenzuglokomotiven (Gattung V.)	= 24,267	„
„	91	„	Tenderlokomotiven (Gattung I. T., II^{a}. T., III^{b}. T., IV^{b}. T., IV^{bb}. T., V. T., VII. T., VII. T. S., VII. T. O., VIII^{b} T.)	= 12,133	„
„	3	„	Dampfwagen, System Thoma (Gattung Hz. O.)	= 0,400	„
„	22	„	Lokomotiven für schmalspurige Bahnen (Gattung V. T. K., VII. T. K., F. K.)	= 2,933	„
	750	Stück	zusammen.		

b) nach den **Gattungen**:

aus	112	Stück	H. V.	= 14,933	Prozent.	aus	2	Stück	W. II.	= 0,267	Prozent.
„	83	„	H. II.	= 11,066	„	„	2	„	B. II.	= 0,267	„
„	66	„	H. III.	= 8,800	„	„	1	„	H. III^{a}.	= 0,133	„
„	42	„	H. III^{b}.	= 5,600	„	„	1	„	B. III^{a}.	= 0,133	„
„	35	„	Schw. V.	= 4,667	„	„	1	„	C. I.	= 0,133	„
„	32	„	Schw. III^{b}.	= 4,267	„						
„	30	„	H. VI.	= 4,000	„	„	31	„	H. V. T.	= 4,133	„
„	29	„	K. II.	= 3,867	„	„	16	„	H. III^{b}. T.	= 2,133	„
„	22	„	H. VII.	= 2,933	„	„	11	„	H. VII. T.	= 1,467	„
„	20	„	H. IV^{b}.	= 2,667	„	„	6	„	Schw. III^{b}. T.	= 0,800	„
„	16	„	K. V.	= 2,133	„	„	5	„	H. I. T.	= 0,667	„
„	15	„	Hl. III^{b}.	= 2,000	„	„	4	„	H. IV^{b}. T.	= 0,533	„
„	14	„	B. VI^{a}.	= 1,867	„	„	4	„	W. VII. T.	= 0,533	„
„	14	„	K. III^{b}.	= 1,867	„	„	4	„	H. VII. T. S.	= 0,533	„
„	12	„	Hl. VI.	= 1,600	„	„	3	„	H. VIII^{b}. T.	= 0,400	„
„	12	„	H. VI^{a}.	= 1,600	„	„	2	„	B. II^{a}. T.	= 0,267	„
„	11	„	Hl. V.	= 1,467	„	„	2	„	Cr. VII. T.	= 0,267	„
„	10	„	Schw. VII.	= 1,333	„	„	2	„	H. VII. T. O.	= 0,267	„
„	9	„	B. VI.	= 1,200	„	„	1	„	H. IV^{bb}. T.	= 0,133	„
„	8	„	K. VIII^{b}.	= 1,067	„						
„	8	„	Schi. II.	= 1,067	„	„	19	„	H. V. T. K.	= 2,533	„
„	8	„	Sigl. V.	= 1,067	„	„	1	„	Hg. VII. T. K.	= 0,133	„
„	7	„	K. III.	= 0,933	„	„	2	„	Hth. F. K.	= 0,267	„
„	4	„	B. II^{a}.	= 0,533	„						
„	4	„	H. V^{a}.	= 0,533	„						
„	2	„	H. VI^{b}.	= 0,267	„	„	3	„	Hz. O. (Dampfwagen)	= 0,400	„
„	2	„	W. III^{a}.	= 0,267	„	750 Stück zusammen.					

Tenderlokomotiven.

c) nach den **Anschaffungsjahren**:

aus	3	Stück	vom Jahre	1852	= 0,400	Prozent.	aus	24	Stück vom Jahre	1869	= 3,200	Prozent.
„	4	„	„ „	1853	= 0,533	„	„	24	„ „ „	1870	= 3,200	„
„	8	„	„ „	1854	= 1,067	„	„	29	„ „ „	1871	= 3,867	„
„	10	„	„ „	1855	= 1,333	„	„	70	„ „ „	1872	= 9,334	„
„	13	„	„ „	1856	= 1,733	„	„	51	„ „ „	1873	= 6,800	„
„	16	„	„ „	1857	= 2,133	„	„	72	„ „ „	1874	= 9,600	„
„	16	„	„ „	1858	= 2,133	„	„	48	„ „ „	1875	= 6,400	„
„	14	„	„ „	1859	= 1,867	„	„	57	„ „ „	1876	= 7,600	„
„	5	„	„ „	1860	= 0,667	„	„	25	„ „ „	1877	= 3,333	„
„	13	„	„ „	1861	= 1,600	„	„	13	„ „ „	1878	= 1,733	„
„	13	„	„ „	1862	= 1,733	„	„	2	„ „ „	1880	= 0,267	„
„	6	„	„ „	1863	= 0,800	„	„	3	„ „ „	1881	= 0,400	„
„	7	„	„ „	1864	= 0,933	„	„	13	„ „ „	1882	= 1,733	„
„	54	„	„ „	1865	= 7,200	„	„	13	„ „ „	1883	= 1,733	„
„	23	„	„ „	1866	= 3,067	„	„	14	„ „ „	1884	= 1,867	„
„	25	„	„ „	1867	= 3,333	„	„	29	„ „ „	1885	= 3,867	„
„	34	„	„ „	1868	= 4,534	„	750 Stück zusammen.					

Von den vorhandenen Lokomotiven (einschliesslich der Dampfwagen) waren eingerichtet:

zur	Dampfheizung der Personenwagen	313 Stück	= 41,733	Prozent.
mit	Dampfläutewerken für den Sekundärbetrieb	151 „	= 20,133	„
„	normaler Kuppelung zur direkten Wasserhebung	56 „	= 7,467	„
„	Haspel für die Heberleinbremse	36 „	= 4,800	„

Bezeichnung der Lokomotiven-Gattungen.

(Vergl. Vorbemerkung auf dem Titelblatte.)

Alte Bezeichnung.	Neue Bezeichnung.	Nummern der Lokomotiven.
		a) normalspurige Lokomotiven.
C. I.	C. I.	336.
H. I. T.	H. I. T.	87—89, 637, 638.
B. II.	B. II$^{a.}$	39, 618, 623, 624.
H. III.	H. II.	1—5, 10, 41, 42, 47—52, 74—85, 118—136, 229, 240—248, 258—260, 337—341. 4 Stück d. Z.-R. B.
B. III.	B. II.	44, 45. 5 Stück d. A.-Z. B.
W. III.	W. II.	36, 37.
K. III.	K. II.	584—612.
Schi. III.	Schi. II.	663—670.
H. III$^{a.}$	H. III$^{a.}$	228.
B. III$^{a.}$	B. III$^{a.}$	73.
W. III$^{a.}$	W. III$^{a.}$	225, 226.
H. III$^{b.}$	H. III.	201—204, 206, 294—321, 348—357, 383—405.
K. III$^{b.}$	K. III.	376—382.
H. III$^{b.}$	H. III$^{b.}$	26, 27, 29, 33, 495—506, 552, 673—683, 720—731, 740, 741. 1 Stück d. A.-Z. B. 1 Stück d. Z.-R. B.
K. III$^{b.}$	K. III$^{b.}$	421—434.
Schw. III$^{b.}$	Schw. III$^{b.}$	406—415, 435—446, 696—705.
Hsch. III$^{b.}$	Hl. III$^{b.}$	480—494.
H. III$^{b.}$ T.	H. III$^{b.}$ T.	639—654.
Schw. III$^{b.}$ T.	Schw. III$^{b.}$ T.	690—695.
B. II. T.	B. II$^{a.}$ T.	632, 634.
H. IV.	H. IV$^{b.}$	54—57, 109—111, 113—117, 175, 176, 342—347.
H. IV. T.	H. IV$^{b.}$ T.	53, 58, 59, 108.
H. IV. T.	H. IV$^{bb.}$ T.	112.
H. V.	H. V.	7—9, 60—63, 90—95, 103—107, 137—144, 150—162, 177—180, 192, 207, 208, 210—212, 227, 251—256, 287—293, 332—335, 358—363, 461—474, 507—513, 613, 617, 620, 626, 708—712, 715—719, 736—739.
Schw. V.	Schw. V.	322—331, 369—375, 416—419, 447—460.
K. V.	K. V.	514—529.
Sigl V.	Sigl V.	530—537.
Hsch. V.	Hl. V.	475—479, 538—543.
H. V$^{a.}$	H. V$^{a.}$	231—234.
H. V. T.	H. V. T.	16—21, 23, 24, 64, 65, 69—72, 213, 218—221, 223, 224, 364—368, 420, 616, 627, 635, 636. 2 Stück d. G.-M. B.
H. VI$^{a.}$	H. VI$^{a.}$	249, 250, 257, 562—569, 571.
B. VI$^{a.}$	B. VI$^{a.}$	544, 546, 548, 550, 551, 553—561.
H. VI.	H. VI.	13, 14, 66—68, 96—102, 163—174, 214—217, 222, 280.
B. VI.	B. VI.	11, 12, 15, 22, 145—149.
Hsch. VI.	Hl. VI.	572—583.
H. VI.	H. VI$^{b.}$	205, 209.
H. VII.	H. VII.	25, 181, 281—286, 655—662, 671, 672, 684—687.
Schw. VII.	Schw. VII.	182—191.
Schi. VII. T.	Schi. VII. T.	4 Stück d. G.-M. B.
W. VII. T.	W. VII. T.	628—631.
Crlsr. VII. T.	Cr. VII. T.	688, 689.
H. VII. T.	H. VII. T.	6, 30—32, 34, 35, 40, 614, 615, 619, 633.
H. VII. T. S.	H. VII. T. S.	706, 707, 713, 714. 2 Stück d. A.-Z. B.
—	H. VII. T. O.	732, 733.
K. VIII.	K. VIII$^{b.}$	193—200.
H. VIII. T.	H. VIII$^{b.}$ T.	235, 237, 239.
Dampfwagen	Hz. O.	A. B. C.
		b) schmalspurige Lokomotiven.
H. V. T. K.	H. V. T. K.	1—4, 6—17, 20—22.
Hg. VII. T. K.	Hg. VII. T. K.	5.
—	Hth. F. K.	18, 19.

B.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

TENDER

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**

   a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b. Zittau-Reichenberger Bahn.

1885.

Bedeutung der Zeichen:

in Kolonne 2: † = mit Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen,
⊙ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger,
⊕ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger und Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen,
◎ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Körting.

Bemerkung.

Die Eilzugtender (E.) können mit allen Eilzug-Lokomotiven, die Personen- und Gütterzug-Tender (P. u. G.) mit allen übrigen Lokomotiven, soweit solche nicht Tenderlokomotiven sind, gekuppelt werden; Ausnahmen siehe Kol. 15.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E, für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
1. Staats-Eisenbahnen.														
1	1	Eigene Werkstatt.	1856	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 278,42	
2	2	„ „	1860	„	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 678,58	
3	3†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 696,24	
4	4	„ „	1857	„	3	115	985	2 667	5,65	3,00	8,00	16,20	4 755,98	Hölzernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
5	5	„ „	1860	„	„	„	„	2 740	„	„	„	„	4 620,25	
6	6	„ „	1861	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 196,70	
7	7	„ „	1860	„	„	„	„	„	„	„	7,85	16,05	4 620,25	
8	8†	„ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	9,00	17,20	6 150,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
9	9	„ „	1850	„	„	„	„	„	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Eis. Untergestelle, hufeisenförm. Cisterne, hohe Seitenborde und Wurfhebelbremse.
10	10	„ „	1861	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	4 428,90	
11	12	„ „	1859	„	„	„	„	2 667	„	„	7,75	15,95	4 818,11	Wie bei Nr. 1.
12	13	„ „	1850	„	„	„	„	2 740	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
13	14	„ „	1862	„	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 049,48	
14	15	„ „	1863	„	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	4 967,22	Wie bei Nr. 1
15	16	„ „	1860	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 620,25	
16	17†	„ „	1885	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	11,80	22,80	5 990,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne und Wurfhebelbremse.
17	18	„ „	1863	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	4 967,22	Wie bei Nr.
18	19†	„ „	1870	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne mit durchgehendem Bodenblech.
19	20†	„ „	1873	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 972,66	
20	21	„ „	1875	„	„	„	„	„	7,00	„	8,90	18,45	5 865,97	
21	22	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,97	Wie bei Nr. 19.
22	23	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,97	
23	24	„ „	1865	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	4 562,16	
24	25	„ „	1864	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 834,22	Wie bei Nr. 1.
25	26	„ „	1871	„	„	„	„	„	„	„	8,60	16,80	5 086,84	Wie bei Nr. 19.
26	27	„ „	1876	„	„	„	„	„	7,00	„	8,60	18,35	4 923,67	Eis. Untergestelle, hufeisenf. Cisterne und hohe Seitenborde.
27	28	„ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	8,90	18,45	5 865,97	
28	29	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
29	30	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	
30	31	„ „	1878	„	„	„	„	„	„	„	9,20	18,75	5 320,48	
31	32	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
32	33	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 320,48	
33	34	„ „	1865	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	4 562,16	
34	35	„ „	1857	„	„	„	„	2 667	„	„	7,75	15,95	5 058,92	
35	36	„ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,21	Wie bei Nr. 1.
36	37	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,21	
37	38	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,21	
38	39	„ „	1850	„	„	„	„	2 740	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
39	40	„ „	1857	„	„	„	„	2 667	5,10	„	7,70	14,75	4 750,94	Wie bei Nr. 1.
40	41†	„ „	1885	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 990,00	Wie bei Nr. 17.
41	42	„ „	1850	PG.	3	115	985	2 667	5,10	3,00	7,10	14,75	4 750,94	Wie bei Nr. 1.
42	43	Hütte in Zorge.	1846	„	„	115	980	2 667	4,20	2,50	9,30	15,60	6 000,00	
43	44	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 000,00	Eisernes Untergestelle mit oval cylindrischer Cisterne.
44	45	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 000,00	
45	46	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 000,00	
46	47	Eigene Werkstatt.	1876	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27 und Wurfhebelbremse.
47	48	Hütte in Zorge.	1848	„	„	„	980	2 667	4,20	2,50	9,30	15,60	6 348,00	Wie bei Nr. 43.
48	49	Eigene Werkstatt.	1878	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	9,20	18,75	5 320,48	
49	50	„ „	1876	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
50	51	Hütte in Zorge.	1854	„	„	„	980	2 875	5,65	„	8,25	17,15	7 326,18	
51	52	Hartmann in Chemnitz.	1855	„	„	„	„	2 835	„	„	9,50	17,70	7 997,70	
52	53	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 035,22	
53	54	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 161,25	
54	55	„ „ „	1856	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
55	56	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	Wie bei Nr. 43.
56	57	„ „ „	1857	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
57	58	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
58	59	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
59	60	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
60	61†	Eigene Werkstatt.	1884	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 690,29	Wie bei Nr. 17.
61	62	„ „	1867	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 596,01	
62	64	„ „	1859	„	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 818,11	
63	65†	„ „	1860	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 654,51	Wie bei Nr. 1.
64	66	„ „	„	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 654,51	
65	67†	„ „	„	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 654,51	
66	68†	„ „	„	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 654,52	
67	69†	„ „	1885	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 990,00	Wie bei Nr. 17.

Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Ellzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
68	70	Eigene Werkstatt.	1861	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 710,99	
69	71	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
70	72	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
71	73	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
72	74	" "	1864	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 151,01	Wie bei Nr. 1.
73	75	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
74	76	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
75	77	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
76	78†	" "	1884	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 690,29	Wie bei Nr. 17.
77	79	" "	1864	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	6 150,96	
78	80	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
79	81	" "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,68	
80	82	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
81	83	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
82	84	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
83	85	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
84	86	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
85	87	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
86	88	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
87	89	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
88	90	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	Wie bei Nr. 1.
89	91	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
90	92	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
91	93	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
92	94	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
93	95	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
94	96	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
95	97	" "	"	"	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 703,56	
96	98	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	
97	99†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 685,85	
98	100†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 685,85	
99	101†	" "	1867	PG.	3	127	1 030	3 048	6,20	3,00	10,85	19,10	7 774,00	
100	102†	" "	"	"	"	"	oder	"	"	"	"	"	7 773,99	
101	103†	" "	1870	"	"	"	985	"	"	"	"	"	5 777,91	Wie bei Nr. 8.
102	104†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 777,91	
103	105	" "	1873	"	"	115	985	2 740	5,65	"	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
104	106	" "	1880	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
105	107	" "	1873	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
106	108	" "	1880	"	"	"	985	"	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
107	109	" "	1878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 320,48	Wie bei Nr. 27.
108	110	" "	1871	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	5 086,84	Wie bei Nr. 19.
109	111†	" "	1870	"	"	127	1 030	3 048	6,20	"	10,85	19,10	5 777,91	
110	112†	" "	"	"	"	"	oder 985	"	"	"	"	"	5 777,90	Wie bei Nr. 8.
111	113	" "	1875	"	"	115	985	2 740	7,00	"	8,90	18,45	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
112	114	" "	1880	"	"	"	"	"	"	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
113	115	" "	1879	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 489,45	Wie bei Nr. 27.
114	116	" "	1875	"	"	"	"	"	"	"	8,90	18,45	5 865,96	
115	117	" "	1871	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	5 086,84	Wie bei Nr. 19.
116	118	" "	1879	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 489,45	Wie bei Nr. 27.
117	119	" "	1880	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	
118	120	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	
119	121	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
120	122	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	
121	123	" "	1878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 320,48	
122	124	" "	1876	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
123	125	Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	124	1 030 oder 985	3 048	5,90	"	9,65	18,10	8 180,55	
124	126	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 180,66	Wie bei Nr. 8.
125	127	" " "	1858	"	"	"	"	"	7,00	"	8,75	18,30	8 250,15	
126	128	Eigene Werkstatt.	1876	"	"	115	985	2 740	"	"	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 27.
127	129	Hartmann in Chemnitz.	1857	"	"	124	1 030 oder 985	3 048	"	"	9,65	19,30	8 180,66	
128	130†	" " "	1858	"	"	"	"	"	5,90	"	"	18,10	8 297,40	
129	131†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 297,41	
130	132†	" " "	1861	"	"	"	"	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 116,60	
131	133†	" " "	"	E.	3	124	"	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 145,24	
132	134†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 145,24	Wie bei Nr. 8.
133	135†	" " "	1862	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 872,21	
134	136†	" " "	"	PG.	3	124	"	3 048	5,90	3,00	8,75	17,20	7 843,56	
135	137†	" " "	1861	"	"	"	"	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 116,60	
136	138†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 116,60	
137	139†	" " "	1862	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 843,57	

Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
138	140†	Hartmann in Chemnitz.	1861	PG.	3	124	1 030 oder 985	2 820	6,50	3,00	11,15	20,20	8 877,39	
139	141†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 877,39	
140	142†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 877,39	
141	143†	" " "	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 855,25	
142	144	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
143	145	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
144	146	" " "	1863	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 796,32	
145	147	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 796,31	
146	148	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 796,32	
147	149†	Eigene Werkstatt.	1865	"	"	127	"	"	6,20	"	10,25	19,10	7 627,75	
148	150†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 627,75	
149	151†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 627,75	
150	152†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 627,75	
151	153†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 627,76	Wie bei Nr. 8.
152	154†	" "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 770,59	
153	155†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 770,58	
154	156†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	
155	157†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	
156	158†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 774,00	
157	159†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	
158	160†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	
159	161†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	
160	162†	" "	1868	PG.	2	140	985 oder 1 030	2 438	5,50	3,00	8,75	16,80	6 858,45	
161	163†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 858,45	
162	164†	" "	1869	"	"	"	"	"	5,65	"	8,90	17,10	6 665,92	
163	165†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 665,92	
164	166†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 665,92	
165	167†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 665,92	
166	168	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	9,00	17,20	6 056,61	
167	169	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	Wie bei Nr. 1.
168	170	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
169	171	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
170	172	Hartmann in Chemnitz.	1855	"	"	140	985 oder 945	"	"	"	8,20	16,50	9 000,00	
171	173	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
172	174	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
173	175	Eigene Werkstatt.	1873	"	"	115	985	"	"	"	8,60	16,60	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
174	176	Hartmann in Chemnitz.	1863	"	"	140	985 oder 945	"	5,90	"	8,20	16,55	9 000,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
175	177	Eigene Werkstatt.	1865	"	"	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 708,78	
176	178	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	
177	179	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 708,78	Wie bei Nr. 1.
178	180†	" "	"	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 703,56	
179	181	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 627,68	
180	182	" "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
181	183	" "	1881	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 699,72	Wie bei Nr. 9.
182	184	" "	1866	"	"	"	"	"	5,65	"	7,85	16,05	5 553,57	
183	185	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
184	186	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
185	187	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
186	188†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
187	189	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,64	
188	190	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
189	191	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
190	192	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	Wie bei Nr. 1.
191	193	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
192	194	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
193	195	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
194	196†	" "	"	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 629,47	
195	197†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
196	198†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
197	199†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 634,68	
198	200†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
199	201†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 634,68	
200	202†	" "	1885	"	"	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 990,00	Wie bei Nr. 17.
201	203†	" "	1866	"	"	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 634,68	Wie bei Nr. 1.
202	204†	" "	1872	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 807,95	
203	205†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	Wie bei Nr. 19.
204	206†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
205	207†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
206	208†	" "	1869	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,10	16,30	6 149,48	
207	209†	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	6 131,77	Wie bei Nr. 8.
208	210	" "	"	PG.	2	138	985	2 591	5,65	3,00	7,85	16,05	5 436,56	
209	211	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 436,56	

B. Bestand an Tendern.

2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe.	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	9. Räder. Aeusserer Radstand.	10. Fassungsraum an Wasser.	11. Fassungsraum an Brennmaterial.	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug.	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
					Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			
12	Schwartzkopff in Berlin.	1869	PG.	2	138	985	2 438	5,65	3,00	8,60	16,80	6 780,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne. Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
13	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
14	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
15	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
16	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
17	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
18†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 864,92	
19†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 864,92	
20†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 452,36	
21†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 452,35	
22†	Eigene Werkstatt.	1870	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	Wie bei Nr. 19.
23†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
24†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
25†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
26†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
27†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
28†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
29†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
30†	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
31†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
32†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
33†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
34†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
35†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
36†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
37†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
38†	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 303,48	Wie bei Nr. 19 und Heberlein-Bremse.
39†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
40†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
41	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 997,02	
42†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	Wie bei Nr. 19.
43†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
44†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 909,99	
45	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 636,72	Wie bei Nr. 19 und Heberlein-Bremse.
46†	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	Wie bei Nr. 19.
47†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	Wie bei Nr. 19 und Wurfhebelbremse.
48†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	Wie bei Nr. 19.
49†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
50†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
51†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
52†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
53†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
54†	" "	1871	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	Wie bei Nr. 19 und Wurfhebelbremse.
55†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	Wie bei Nr. 19.
56†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
57†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
58†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
59†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
60†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
61†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
62†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
63†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 538,66	Wie bei Nr. 19 und Wurfhebelbremse.
64†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 538,66	
65†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
66†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	Wie bei Nr. 19.
67†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	Wie bei Nr. 19 und Wurfhebelbremse.
68†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	Wie bei Nr. 19.
69†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
70†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
71†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
72	" "	1881	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 699,72	Wie bei Nr. 9.
73	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 699,72	
74	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 699,72	
75	Hartmann in Chemnitz.	1857	"	"	124	1 030 oder 985	3 018	5,80	"	9,50	17,85	6 300,00	Wie bei Nr. 8.
76	" " "	1863	"	"	"		2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 069,40	
77	" " "	1865	"	"	"			"	"	"	"	9 069,40	
78†	Eigene Werkstatt.	1872	"	"	115	985	2 740	5,65	"	8,60	16,80	5 809,20	Wie bei Nr. 19.
79†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
80†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
81†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
82†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
281	283†	Eigene Werkstatt.	1872	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 803,98	
282	284†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
283	285†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	Wie bei Nr. 19.
284	286†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
285	287†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
286	288†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	Wie bei Nr. 19 und Wurfhebelbremse.
287	289†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
288	290†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
289	291†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
290	292†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
291	293†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	Wie bei Nr. 19.
292	294†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
293	295†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
294	296†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
295	297†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
296	298†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
297	299†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
298	300†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	Wie bei Nr. 19 und Heberbremse.
299	301†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
300	302†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
301	303†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
302	304†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
303	305†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
304	306†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
305	307†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
306	308†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
307	309†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
308	310†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
309	311†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	Wie bei Nr. 19.
310	312	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
311	313†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
312	314†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
313	315†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
314	316†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
315	317†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
316	318†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
317	319†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	Wie bei Nr. 19 und Heberlbremse.
318	320†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
319	321†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
320	322	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
321	323	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
322	324	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
323	325†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
324	326†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	Wie bei Nr. 19 und Wurfhebelbremse.
325	327†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	Wie bei Nr. 19.
326	328†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,90	Wie bei Nr. 19 und Wurfhebelbremse.
327	329†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
328	330	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
329	331	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
330	332†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 048,55	
331	333	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
332	334	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
333	335	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
334	336	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
335	337	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
336	338	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
337	339	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
338	340	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
339	341	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
340	342	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
341	343	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
342	344	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
343	345	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
344	346	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
345	347†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
346	348†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
347	349†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
348	350†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	
349	351	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
350	352	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
351	353	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
352	354†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	

B. Bestand an Tendern.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen. Anzahl derselben.	Achsen. Durchmesser in der Nabe.	Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Räder. Aeusserer Radstand.	Fassungsraum an Wasser.	Fassungsraum an Brennmaterial.	Eigengewicht leer mit Werkzeug.	Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
				Millimeter.				Kubikmeter.		Tonnen.			
355†	Eigene Werkstatt.	1874	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	7 316,00	Wie bei Nr. 19.
356†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 316,00	
357†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 316,00	
358†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 316,00	Wie bei Nr. 19 und Wurfhebelbremse.
359†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 316,00	Wie bei Nr. 19.
360†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 338,14	Wie bei Nr. 19 und Heberlein-Bremse.
361†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 348,82	
362†	,, ,,	1875	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 945,63	
363	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,96	
364	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
365	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,96	
366	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,96	
367	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,96	
368	,, ,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 947,67	
369	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 923,67	
370	,, ,,	1878	,,	,,	,,	,,	,,	7,00	,,	9,20	18,75	4 331,40	
371 ◎	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 331,40	
372	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 331,40	Wie bei Nr. 27.
373†	,, ,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	5,65	,,	8,60	16,80	4 970,93	
374†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 970,93	
375 ◎	,, ,,	1878	,,	,,	,,	,,	,,	7,00	,,	9,20	18,75	4 331,40	
376†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,65	Wie bei Nr. 27 und Wurfhebelbremse.
377†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,65	
378†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,65	Wie bei Nr. 27.
379†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,65	
380†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,65	Wie bei Nr. 27 und Wurfhebelbremse.
381†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,65	
382†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,65	
383†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,66	Wie bei Nr. 27.
384†	,, ,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8,60	18,15	4 970,93	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
385†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 970,93	Wie bei Nr. 27 und Wurfhebelbremse.
386†	A. Borsig in Berlin.	1857	E.	3	128	1 060	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 197,24	
387†	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	oder 1 085	,,	,,	,,	,,	,,	9 197,24	
388†	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 197,24	
389†	,, ,, ,,	1858	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 197,24	
390 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7,00	,,	11,05	20,60	9 150,00	
391 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6,50	,,	10,75	19,80	9 150,00	
392 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 219,39	
393 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 208,18	
394 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 208,18	
395 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 208,18	
396 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 208,18	
397 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 208,18	
398 ⊕	,, ,, ,,	1865	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 208,18	
399 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 208,18	
400 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 208,18	
401 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 208,18	
402 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 208,18	
403 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7,00	,,	11,05	20,60	9 208,18	
404 ⊙	Hartmann in Chemnitz.	1856	,,	,,	,,	,,	,,	6,50	,,	10,75	19,80	9 000,00	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne.
405 ⊙	,, ,, ,,	1857	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
406 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
407 ⊕	,, ,, ,,	1868	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 508,19	
408 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 508,19	
409 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 508,19	
410 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 508,19	
411 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 508,19	
412 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 508,19	
413 ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 508,19	
414	A. Borsig in Berlin.	1852	PG.	3	128	,,	2 820	7,00	3,00	10,55	20,10	6 600,00	
415	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6,50	,,	10,25	19,30	6 600,00	
417 ⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 600,00	Passt nur zu den Lok. Nr. 618, 623 u. 624.
418	,, ,, ,,	1854	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 100,00	
419	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 100,00	
420	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 100,00	
421	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8 100,00	
422	,, ,, ,,	1856	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
423	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
424	,, ,, ,,	1857	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
425	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
423	426	A. Borsig in Berlin.	1858	PG.	3	128	1 060 oder	2 820	6,50	3,00	10,25	19,30	9 150,00	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne. Normale pelung Trittblech
424	427	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	1 085	,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	
425	428	,, ,, ,,	1859	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	
426	429	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	
427	430⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	. . . . . Passen u den Loke
428	431⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 150,00	. . . . . 618, 623 u
429	432 †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	PG.	3	130	1 060	3 180	7,00	4,00	11,00	21,40	10 583,58	
430	433 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	
431	434 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	
432	435 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.
433	436 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	
434	437 †	,,	1875	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 069,39	
435	438 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 069,39	
436	439 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 047,24	
437	440 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 047,24	
438	441 †	E. Kessler in Esslingen.	1866	,,	,,	,,	,,	3 000	7,50	3,50	10,00	20,50	9 533,59	
439	442⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
440	443⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
441	444⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
442	445⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
443	446⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
444	447⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
445	448⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
446	449⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
447	450⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
448	451⊕	,, ,, ,,	1867	,,	,,	,,	,,	3 180	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
449	452⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
450	453⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
451	454⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
452	455⊕	,, ,, ,,	1868	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
453	456⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
454	457⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
455	458⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne
456	459⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
457	460⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
458	461⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8,00	3,50	11,00	22,00	9 450,00	
459	462⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
460	463⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	Normale pelung Trittblech
461	464⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
462	465⊙	,, ,, ,,	1869	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
463	466⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
464	467⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
465	468⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
466	469⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
467	470⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
468	471◎	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
469	472⊙	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
470	473	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
471	474	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
472	475	,,	1873	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
473	476	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 450,00	
474	477	G. Sigl in Wien.	1874	PG.	3	130	1 060	3 175	8,00	4,75	12,00	24,05	9 000,00	
475	478	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
476	479	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
477	480	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
478	481	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
479	482	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
480	483	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
481	484	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
482	485 †	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	E.	3	130	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	9 058,19	
483	486 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.
484	487 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
485	488 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
486	489 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
487	490 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
488	491 †	,,	1876	,,	,,	140	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
489	492 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
490	493 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
491	494 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
492	495 †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Räder. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
493	496†	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	E.	3	140	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	7 000,00	
494	497	"	"	PG.	3	140	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	7 425,00	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.
495	498	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
496	499	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
497	500	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
498	501	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
499	502	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
500	503	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	PG.	2	160	1 035	2 800	8,00	3,50	10,25	21,25	7 500,00	
501	504	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
502	505	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
503	506	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
504	507	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
505	508	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
506	509	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
507	510	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
508	511	"	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
509	512	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
510	513	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
511	514	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00	
512	515	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00	
513	516†	"	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,24	
514	517†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,24	
515	518†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,24	
516	519†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,25	
517	520	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
518	521	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
519	522	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
520	523	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
521	524	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
522	525	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
523	526	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
524	527	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne. Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
525	528	F. Schichau in Elbing.	1875	"	"	176	1 020	3 030	8,25	4,75	11,70	24,00	12 000,00	
526	529	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
527	530	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
528	531	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
529	532	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
530	533	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
531	534	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
532	535	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
533	536	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1875	PG.	3	136	1 035	3 300	8,75	3,25	12,40	23,90	14 100,00	
534	537	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
535	538	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
536	539	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
537	540	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
538	541	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
539	542	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
540	543	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
541	544	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
542	545	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
543	546	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1876	PG.	3	150	1 060	3 455	9,50	3,50	13,60	26,10	12 500,00	
544	547	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
545	548	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
546	549	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
547	550	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
548	551†	Eigene Werkstatt.	1885	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	11,80	22,30	5 990,00	
549	552†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 990,00	
550	553†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 990,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne und Wurfhebelbremse.
551	554†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 990,00	
552	555†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 990,00	
553	556†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 990,00	
554	557†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 990,00	
555	558†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 990,00	

Ausserdem sind 7 Stück mit den Buchstaben B., E., H., J., L., M. und N. bezeichnete, ausrangirte und bereits ersetzte 3 achsige Tender aus den Jahren 1846 bis mit 1851 vorhanden, welche noch zum Dienst für Bahnunterhaltungszwecke etc. verwendet werden.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.														
a. Altenburg-Zeitzer Bahn.														
1	1	A. Borsig in Berlin.	1872	PG.	2	144	1 065	2 510	7,75	3,00	9,95	20,25	7 500,00	Eis. Untergest., hufeisenf. Ci mit durchgehendem Boden Die Tender können nur m Lokomotiven der A.-Z. E.) palt werden.
2	2	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
3	3	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
4	4	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
5	5	„ „ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 525,00	
6	6	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	„	„	159	1 035	2 800	8,00	3,50	10,25	21,25	9 032,48	
b. Zittau-Reichenberger Bahn.														
1	1†	Hartmann in Chemnitz.	1857	PG.	3	124	980	3 018	5,80	3,00	9,50	17,85	6 432,93	Eisernes Untergestelle, huf förmige Cisterne. Normale K ung und Trittblechhöhe.
2	2†	F. Wöhlert in Berlin.	1859	„	„	120	„	„	5,95	3,00	9,85	18,35	7 544,80	
3	3†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 544,80	
4	4†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 544,80	
5	5†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 544,80	

Die Gesammtzahl der **Tender** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1885:

a) nach den **Anschaffungsjahren:**

aus	4	Stück	vom Jahre	1846	= 0,721	Prozent.	
„	1	„	„	1848	= 0,180	„	
„	3	„	„	1852	= 0,541	„	
„	5	„	„	1854	= 0,901	„	
„	6	„	„	1855	= 1,081	„	
„	7	„	„	1856	= 1,261	„	
„	17	„	„	1857	= 3,063	„	
„	18	„	„	1858	= 3,243	„	
„	6	„	„	1859	= 1,081	„	
„	9	„	„	1860	= 1,622	„	
„	14	„	„	1861	= 2,522	„	
„	7	„	„	1862	= 1,261	„	
„	7	„	„	1863	= 1,261	„	
„	7	„	„	1864	= 1,261	„	
„	39	„	„	1865	= 7,027	„	
„	30	„	„	1866	= 5,405	„	
„	15	„	„	1867	= 2,703	„	
„	19	„	„	1868	= 3,423	„	
„	31	„	„	1869	= 5,586	„	
„	37	„	„	1870	= 6,667	„	
„	21	„	„	1871	= 3,784	„	
„	40	„	„	1872	= 7,207	„	
„	36	„	„	1873	= 6,486	„	
„	53	„	„	1874	= 9,550	„	
„	37	„	„	1875	= 6,667	„	
„	38	„	„	1876	= 6,847	„	
„	18	„	„	1878	= 3,243	„	
„	2	„	„	1879	= 0,360	„	
„	10	„	„	1880	= 1,802	„	
„	4	„	„	1881	= 0,721	„	
„	2	„	„	1884	= 0,360	„	
„	12	„	„	1885	= 2,162	„	
	555	Stück zusammen.					

b) nach den **Erbauern:**

aus	328	Stück von eigenen Werkstätten	= 59,099	Prozent.
„	49	„ „ Hartmann } in Chemnitz	= 8,829	„
„	30	„ „ Sächsische Maschinenfabrik }	= 5,405	„
„	32	„ „ E. Kessler } in Esslingen	= 5,766	„
„	13	„ „ Maschinenfabrik }	= 2,342	„
„	35	„ „ A. Borsig in Berlin	= 6,306	„
„	18	„ „ L. Schwartzkopff in Berlin	= 3,243	„
„	10	„ „ jetzt Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft	= 1,802	„
„	18	„ „ Henschel & Sohn in Cassel	= 3,243	„
„	8	„ „ G. Sigl in Wien	= 1,442	„
„	8	„ „ F. Schichau in Elbing	= 1,442	„
„	6	„ „ Hütte in Zorge	= 1,081	„
	555	Stück zusammen.		

c) nach der **Verwendung:**

aus	470	Stück für Personen- oder Güterzüge	= 84,685	Prozent.
„	85	„ „ Eilzüge	= 15,315	„

C.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

PERSONENWAGEN

MIT ANGABE IHRER RAUMVERHÄLTNISSE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Auf den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a. für normalspurige Bahnen.
   - b. für schmalspurige Bahnen.
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1885.

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. 3. 4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5. 6. 7. 8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse.	9. 10. 11. 12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
		I. II. III. IV.	I. II. III. IV.						
1. Staats-Eisenbahnen.									
a) für normalspurige Bahnen.									
Salonwagen I. Klasse	1 — —	8 — — —	8 — — —	1	2	11 392	11 392,34	1868	1
„ „ „	1 — —	8 — — —	8 — — —	1	2	13 871	13 871,24	1874	1
„ „ „	1 — —	12 — — —	12 — — —	1	2	12 287	12 286,68	1871	1
„ „ „	— 1 —	12 — — —	12 — — —	—	—	42 089	42 088,74	1885	1
Krankenwagen I. Klasse	1 — —	10 — — —	10 — — —	—	—	7 500	7 500,00	1873	1
Personenwagen I. Klasse Salon u. II. Kl.	2 — —	10 7 — —	20 14 — —	2	4	11 313	22 626,48	1875	2
„ „ „ „ „ „	1 — —	12 8 — —	12 8 — —	1	2	11 197	11 197,16	1875	1
„ I. und II. Klasse	2 — —	3 24 — —	6 48 — —	—	—	10 182	20 364,23	1862	2
„ „ „ „ „	7 — —	3 24 — —	21 168 — —	7	14	7 685	53 792,27	1867	7
„ „ „ „ „	7 — —	3 24 — —	21 168 — —	—	—	7 382	51 672,94	1868	7
„ „ „ „ „	9 — —	3 24 — —	27 216 — —	4	8	6 838	61 542,55	1869	9
„ „ „ „ „	12 — —	3 24 — —	36 288 — —	5	10	7 314	87 771,62	1870	12
„ „ „ „ „	1 — —	3 24 — —	3 24 — —	—	—	7 962	7 961,72	1875	1
„ „ „ „ „	1 — —	5 15 — —	5 15 — —	1	2	8 153	8 153,44	1869	1
„ „ „ „ „	4 — —	5 18 — —	20 72 — —	4	8	8 704	34 814,32	1876	4
„ „ „ „ „	9 — —	5 19 — —	45 171 — —	3	6	7 440	66 957,48	1877	9
„ „ „ „ „	4 — —	6 15 — —	24 60 — —	3	6	9 458	37 830,25	1865	4
„ „ „ „ „	4 — —	6 15 — —	24 60 — —	—	—	8 785	35 138,88	1871	4
„ „ „ „ „	6 — —	6 15 — —	36 90 — —	4	8	9 473	56 838,70	1872	6
„ „ „ „ „	21 — —	6 16 — —	126 336 — —	—	—	7 955	167 062,24	1865	21
„ „ „ „ „	6 — —	6 16 — —	36 96 — —	6	12	7 617	45 703,74	1869	6
„ „ „ „ „	18 — —	6 16 — —	108 288 — —	9	18	7 575	136 347,65	1870	18
„ „ „ „ „	20 — —	6 16 — —	120 320 — —	6	12	8 596	171 925,13	1872	20
„ „ „ „ „	9 — —	6 16 — —	54 144 — —	—	—	8 333	75 000,24	1873	9
„ „ „ „ „	3 — —	6 16 — —	18 48 — —	1	2	9 020	27 061,80	1874	3
„ „ „ „ „	8 — —	6 16 — —	48 128 — —	5	10	9 278	74 220,08	1875	8
„ „ „ „ „	9 — —	6 16 — —	54 144 — —	3	6	6 464	58 178,85	1876	9
„ „ „ „ „	16 — —	6 19 — —	96 304 — —	5	10	7 007	112 113,84	1878	16
„ „ „ „ „	26 — —	6 20 — —	156 520 — —	11	22	9 350	243 108,91	1873	26
„ „ „ „ „	18 — —	6 20 — —	108 360 — —	4	8	9 903	178 259,76	1874	18
„ „ „ „ „	23 — —	6 20 — —	138 460 — —	6	12	8 435	194 000,32	1875	23
„ „ „ „ „	1 — —	6 20 — —	6 20 — —	—	—	6 647	6 647,43	1877	1
„ „ „ „ „	2 — —	6 24 — —	12 48 — —	—	—	8 296	16 592,76	1859	2
„ „ „ „ „	15 — —	6 24 — —	90 360 — —	—	—	8 691	130 365,95	1865	15
„ „ „ „ „	2 — —	6 24 — —	12 48 — —	—	—	8 768	17 536,96	1868	2
„ „ „ „ „	4 — —	6 24 — —	24 96 — —	1	2	8 673	34 692,08	1874	4
„ „ „ „ „	5 — —	6 24 — —	30 120 — —	2	4	9 226	46 130,04	1875	5
„ „ „ „ „	7 — —	6 24 — —	42 168 — —	2	4	8 866	62 058,77	1876	7
„ „ „ „ „	1 — —	9 16 — —	9 16 — —	—	—	10 296	10 296,32	1862	1
„ „ „ „ „	3 — —	9 16 — —	27 48 — —	3	6	8 957	26 871,99	1874	3
„ „ „ „ „	5 — —	9 16 — —	45 80 — —	—	—	7 644	38 220,00	1875	5
„ „ „ „ „	4 — —	10 8 — —	40 32 — —	2	4	9 267	37 069,93	1877	4
„ I. Kl. u. Salon II. Kl.	— 3 —	6 26 — —	18 78 — —	1	2	9 000	27 000,—	1853	3
Personenwagen I. und II. Klasse	— 1 —	6 27 — —	6 27 — —	1	2	13 822	13 822,30	1882	1
„ „ „ „ „	— 5 —	6 27 — —	30 135 — —	2	4	14 262	71 308,30	1884	5
„ „ „ „ „	— 10 —	6 27 — —	60 270 — —	6	12	14 545	145 447,72	1885	10
„ „ „ „ „	— 3 —	6 32 — —	18 96 — —	3	6	9 904	29 712,15	1855	3
„ „ „ „ „	— 1 —	6 32 — —	6 32 — —	—	—	9 379	9 379,05	1856	1
„ „ „ „ „	— 3 —	6 32 — —	18 96 — —	—	—	9 693	29 080,47	1857	3
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	—	—	10 017	20 034,38	1858	2
„ „ „ „ „	— 5 —	6 32 — —	30 160 — —	5	10	9 187	45 933,17	1859	5
„ „ „ „ „	— 6 —	6 32 — —	36 192 — —	6	12	9 313	55 880,—	1860	6
„ „ „ „ „	— 6 —	6 32 — —	36 192 — —	6	12	10 923	65 540,12	1862	6
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	1	2	10 017	20 034,38	1863	2
„ „ „ „ „	— 4 —	6 32 — —	24 128 — —	2	4	9 873	39 493,68	1864	4
„ „ „ „ „	— 9 —	6 32 — —	54 288 — —	3	6	10 071	90 634,—	1865 1867 1869	1 4 4
„ „ „ „ „	— 9 —	6 32 — —	54 288 — —	—	—	10 617	95 554,72	1870	9
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	2	4	11 152	22 304,30	1875	2
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	2	4	7 594	15 188,99	1876	2
„ „ „ „ „	— 1 —	9 24 — —	9 24 — —	1	2	11 931	11 931,—	1848	1
„ „ „ „ „	— 1 —	12 16 — —	12 16 — —	—	—	11 820	11 820,00	1848	1
„ „ „ „ „	— 1 —	12 16 — —	12 16 — —	—	—	11 400	11 400,00	1850	1
„ „ „ „ „	— 2 —	12 16 — —	24 32 — —	—	—	12 600	25 200,00	1851	2
„ „ „ „ „	— 1 —	12 16 — —	12 16 — —	—	—	9 000	9 000,00	1852	1
Personenwagen II. Klasse mit Post	2 — —	— 16 — —	— 32 — —	—	—	7 476	14 952,00	1875	2
Personenwagen II. Klasse	1 — —	— 22 — —	— 22 — —	—	—	8 604	8 603,85	1862	1

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. Klasse.	6. Anzahl der Plätze eines Wagens in II. Klasse.	7. Anzahl der Plätze eines Wagens in III. Klasse.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in IV. Klasse.	9. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. Klasse.	10. Anzahl der Plätze im Ganzen in II. Klasse.	11. Anzahl der Plätze im Ganzen in III. Klasse.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	24	—	—	—	24	—	—	—	—	7 024	7 024,19	1865	1
" " "	14	—	—	—	24	—	—	—	336	—	—	4	8	7 211	100 956,51	1873	14
" " "	6	—	—	—	24	—	—	—	144	—	—	3	6	8 671	52 024,90	1874 1875	2 4
" " "	5	—	—	—	24	—	—	—	120	—	—	1	2	5 182	25 910,10	1876	5
" " "	6	—	—	—	28	—	—	—	168	—	—	3	6	7 251	43 505,22	1870	6
" " "	4	—	—	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	7 812	31 248,00	1873	4
" " "	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	2	4	7 740	15 480,00	1856	2
" " "	4	—	—	—	32	—	—	—	128	—	—	4	8	8 082	32 326,49	1859 1865	1 3
" " "	20	—	—	—	32	—	—	—	640	—	—	10	20	7 535	150 704,42	1870	20
" " "	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	—	—	7 972	15 944,68	1871	2
" " "	11	—	—	—	32	—	—	—	352	—	—	5	10	8 598	94 572,92	1872	11
" " "	12	—	—	—	32	—	—	—	384	—	—	6	12	8 928	107 140,98	1873	12
" " "	21	—	—	—	32	—	—	—	672	—	—	7	14	8 949	187 918,84	1874	21
" " "	29	—	—	—	32	—	—	—	928	—	—	10	20	8 257	239 467,43	1875	29
" " "	9	—	—	—	32	—	—	—	288	—	—	2	4	6 529	58 760,00	1876	9
" " "	36	—	—	—	32	—	—	—	1 152	—	—	13	26	6 506	234 214,48	1877	36
Salonwagen II. Klasse	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	4 732	4 732,12	1859	1
" " "	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	6 000	6 000,00	1850	1
" " "	—	2	—	—	28	—	—	—	56	—	—	—	—	8 670	17 340,00	1850 1851	1 1
Personenwagen II. Klasse	—	3	—	—	32	—	—	—	96	—	—	2	4	8 890	26 670,00	1848	3
" " "	—	1	—	—	32	—	—	—	32	—	—	1	2	9 120	9 120,00	1850	1
" " "	—	1	—	—	32	—	—	—	32	—	—	1	2	9 120	9 120,00	1851	1
" " "	—	1	—	—	32	—	—	—	32	—	—	—	—	8 280	8 280,00	1856	1
" " "	—	2	—	—	40	—	—	—	80	—	—	2	4	9 252	18 504,00	1845	2
" I., II. u. III. Klasse	1	—	—	6	8	20	—	6	8	20	—	—	—	5 418	5 418,00	1845	1
" II. u. III. Klasse	1	—	—	—	8	20	—	—	8	20	—	—	—	6 512	6 512,11	1865	1
" " " " "	4	—	—	—	8	30	—	—	32	120	—	4	8	6 132	24 529,58	1865	4
" " " " "	16	—	—	—	8	30	—	—	128	480	—	6	12	7 454	119 263,42	1874	16
" " " " "	7	—	—	—	8	30	—	—	56	210	—	2	4	5 987	41 909,30	1875	7
" " " " "	10	—	—	—	8	35	—	—	80	350	—	5	10	5 172	51 717,30	1885	10
" " " " "	16	—	—	—	8	38	—	—	128	608	—	9	18	5 053	80 852,07	1881	16
" " " " "	2	—	—	—	8	38	—	—	16	76	—	2	4	5 310	10 619,80	1884	2
" " " " "	3	—	—	—	8	40	—	—	24	120	—	—	—	6 893	20 679,26	1876	3
" " " " "	1	—	—	—	16	20	—	—	16	20	—	1	2	5 208	5 208,00	1845	1
" " " " "	5	—	—	—	16	20	—	—	80	100	—	5	10	7 945	39 725,32	1862	5
" " " " "	6	—	—	—	16	20	—	—	96	120	—	5	10	{2 à 6 431 4 à 6 663}	39 516,09	1864 1865	2 4
" " " " "	8	—	—	—	16	20	—	—	128	160	—	5	10	{4 à 6 520 4 à 6 216}	50 942,55	1866 1867	4 4
" " " " "	3	—	—	—	16	20	—	—	48	60	—	—	—	6 113	18 338,78	1868 1871	1 2
" " " " "	—	3	—	—	8	40	—	—	24	120	—	3	6	8 059	24 177,36	1853 1854	2 1
" " " " "	—	3	—	—	16	30	—	—	48	90	—	—	—	10 893	32 680,99	1854	3
" " " " "	—	2	—	—	16	40	—	—	32	80	—	—	—	7 827	15 654,86	1864	2
" " " " "	—	3	—	—	16	40	—	—	48	120	—	2	4	17 048	51 144,33	1882	3
" " " " "	—	1	—	—	24	20	—	—	24	20	—	—	—	7 830	7 830,00	1856	1
" " " " mit Gepäckraum	—	1	—	—	16	56	—	—	16	56	—	1	2	7 383	7 383,27	1885	1
Personenwagen III. Klasse	4	—	—	—	—	28	—	—	—	112	—	2	4	6 845	27 378,04	1874	4
" " "	2	—	—	—	—	30	—	—	—	60	—	2	4	4 656	9 312,00	1847	2
" " "	1	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	—	—	3 912	3 912,00	1852	1
" " "	6	—	—	—	—	30	—	—	—	180	—	—	—	6 380	38 277,29	1865	6
" " "	3	—	—	—	—	30	—	—	—	90	—	—	—	6 800	20 398,98	1874	3
" " "	1	—	—	—	—	35	—	—	—	35	—	1	2	4 356	4 356,49	1870	1
" " "	18	—	—	—	—	35	—	—	—	630	—	12	24	5 014	90 257,76	1873	18
" " "	11	—	—	—	—	35	—	—	—	385	—	6	12	5 759	63 350,97	1874	11
" " "	40	—	—	—	—	35	—	—	—	1 400	—	11	22	5 120	204 793,41	1875	40
" " "	25	—	—	—	—	35	—	—	—	875	—	19	38	4 196	104 901,87	1876	25
" " "	4	—	—	—	—	35	—	—	—	140	—	2	4	3 988	15 950,07	1877	4
" " "	3	—	—	—	—	37	—	—	—	111	—	3	6	4 830	14 490,00	1876	3
" " "	3	—	—	—	—	38	—	—	—	114	—	3	6	5 040	15 120,00	1864	3
" " "	5	—	—	—	—	38	—	—	—	190	—	5	10	5 260	26 301,04	1865	5
" " "	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	5 021	5 021,35	1867	1
" " "	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	5 015	5 014,82	1869	1
" " "	4	—	—	—	—	38	—	—	—	152	—	—	—	5 975	23 898,04	1873	4
" " "	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	5 478	5 477,53	1874	1
" " "	2	—	—	—	—	38	—	—	—	76	—	2	4	4 713	9 425,52	1875	2

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. Klasse.	6. eines Wagens in II. Klasse.	7. eines Wagens in III. Klasse.	8. eines Wagens in IV. Klasse.	9. im Ganzen in I. Klasse.	10. im Ganzen in II. Klasse.	11. im Ganzen in III. Klasse.	12. im Ganzen in IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Personenwagen III. Klasse	8	—	—	—	—	39	—	—	—	312	—	4	8	5 813	46 500,—	1875	8
" " "	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	—	—	4 650	4 650,—	1849	1
" " "	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	6 540	6 540,—	1856	1
" " "	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	4 674	4 674,—	1857	1
" " "	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	6 006	12 011,—	1859	2
" " "	13	—	—	—	—	40	—	—	—	520	—	13	26	6 208	80 701,—	1861 1862	6 7
" " "	5	—	—	—	—	40	—	—	—	200	—	—	—	4 650	23 250,—	1864	5
" " "	57	—	—	—	—	40	—	—	—	2 280	—	55	110	5 530	315 187,—	1865	57
" " "	13	—	—	—	—	40	—	—	—	520	—	13	26	5 247	68 216,—	1866	13
" " "	30	—	—	—	—	40	—	—	—	1 200	—	15	30	4 965	148 941,—	1867	30
" " "	6	—	—	—	—	40	—	—	—	240	—	6	12	5 702	34 214,—	1868	6
" " "	19	—	—	—	—	40	—	—	—	760	—	19	38	5 112	97 134,—	1869	19
" " "	78	—	—	—	—	40	—	—	—	3 120	—	73	146	5 147	401 499,—	1870	78
" " "	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	4 785	9 570,—	1871	2
" " "	39	—	—	—	—	40	—	—	—	1 560	—	22	44	5 282	206 015,—	1872	39
" " "	137	—	—	—	—	40	—	—	—	5 480	—	78	156	5 752	788 051,—	1873	137
" " "	86	—	—	—	—	40	—	—	—	3 440	—	39	78	6 223	535 205,—	1874	86
" " "	171	—	—	—	—	40	—	—	—	6 840	—	83	166	4 894	836 818,—	1875	171
" " "	95	—	—	—	—	40	—	—	—	3 800	—	59	118	4 259	404 633,—	1876	95
" " "	24	—	—	—	—	40	—	—	—	960	—	7	14	4 716	113 174,—	1877	24
" " "	64	—	—	—	—	45	—	—	—	2 880	—	27	54	4 383	280 542,—	1877	64
" " "	19	—	—	—	—	45	—	—	—	855	—	16	32	4 409	83 775,—	1878	19
" " "	3	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	3	6	4 089	12 267,—	1879	3
" " "	4	—	—	—	—	45	—	—	—	180	—	4	8	4 064	16 254,—	1881	4
" " "	3	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	—	—	4 279	12 836,—	1885	3
" " "	1	—	—	—	—	47	—	—	—	47	—	1	2	4 653	4 652,—	1885	1
" " "	3	—	—	—	—	50	—	—	—	150	—	3	6	5 331	15 991,—	1876	3
Personenwagen III. Klasse mit Post	1	—	—	—	—	15	—	—	—	15	—	1	2	5 933	5 932,—	1875	1
" " " " "	5	—	—	—	—	20	—	—	—	100	—	4	8	5 175	25 872,—	1872	5
" " " " "	2	—	—	—	—	20	—	—	—	40	—	2	4	(1 = 5 125) (1 = 5 521)	10 646,—	1873 1874	1 1
" " " " "	2	—	—	—	—	20	—	—	—	40	—	—	—	4 469	8 938,—	1875	2
Personenwagen III. Klasse	—	3	—	—	—	50	—	—	—	150	—	2	4	7 880	23 640,—	1848	3
" " "	—	2	—	—	—	50	—	—	—	100	—	1	2	7 305	14 610,—	1849	2
" " "	—	1	—	—	—	50	—	—	—	50	—	—	—	8 812	8 811,—	1852	1
" " "	—	3	—	—	—	50	—	—	—	150	—	3	6	7 684	23 052,—	1856	3
" " "	—	1	—	—	—	50	—	—	—	50	—	1	2	7 239	7 239,—	1858	1
" " "	—	4	—	—	—	52	—	—	—	208	—	4	8	8 162	32 648,—	1885	4
" " "	—	1	—	—	—	58	—	—	—	58	—	1	2	6 450	6 450,—	1853	1
" " "	—	3	—	—	—	58	—	—	—	174	—	1	2	6 000	18 000,—	1854 1858	2 1
" " "	—	5	—	—	—	58	—	—	—	290	—	5	10	7 056	35 278,—	1869	5
" " "	—	3	—	—	—	60	—	—	—	180	—	3	6	7 552	22 656,—	1845	3
" " "	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	7 575	15 150,—	1847	2
" " "	—	6	—	—	—	60	—	—	—	360	—	6	12	6 442	38 653,—	1852 1853	5 1
" " "	—	4	—	—	—	60	—	—	—	240	—	1	2	6 086	24 343,—	1854 1855	1 3
" " "	—	15	—	—	—	60	—	—	—	900	—	15	30	8 118	121 770,—	1862	15
" " "	—	3	—	—	—	60	—	—	—	180	—	2	4	6 599	19 795,—	1865	3
" " "	—	15	—	—	—	60	—	—	—	900	—	14	28	6 444	96 656,—	1866 1867	13 2
" " "	—	9	—	—	—	60	—	—	—	540	—	9	18	7 440	66 964,—	1868	9
" " "	—	11	—	—	—	60	—	—	—	660	—	8	16	7 069	77 756,—	1869	11
" " "	—	12	—	—	—	60	—	—	—	720	—	—	—	6 599	79 183,—	1870	12
" " "	—	4	—	—	—	60	—	—	—	240	—	—	—	6 449	25 794,—	1873 1874	3 1
" " "	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	6 916	13 831,—	1875	2
Personenwagen IV. Klasse	1	—	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	—	6 368	6 368,—	1866	1
" " "	60	—	—	—	—	—	40	—	—	—	2 400	30	60	3 741	224 434,—	1874	60
" " "	19	—	—	—	—	—	40	—	—	—	760	8	16	4 211	80 015,—	1875	19
" " "	3	—	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	—	6 481	19 444,—	1874	3
" " "	18	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 080	—	—	4 685	84 331,—	1872	18
" " "	4	—	—	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	6 028	24 110,—	1873	4
" " "	4	—	—	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	4 876	19 504,—	1874	4
" " "	22	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 320	13	26	4 544	99 974,—	1875	22
" " "	27	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 620	12	24	3 356	90 617,—	1876	27
" " "	9	—	—	—	—	—	60	—	—	—	540	6	12	3 749	33 742,—	1877	9
" " "	23	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 380	12	24	3 200	73 602,—	1878	23
" " "	25	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 500	12	24	3 151	78 779,—	1884	25
" " " m. Gepäckraum	1	—	—	—	—	—	70	—	—	—	70	1	2	4 787	4 786,—	1885	1

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. Klasse.	6. in II. Klasse.	7. in III. Klasse.	8. in IV. Klasse.	9. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. Klasse.	10. in II. Klasse.	11. in III. Klasse.	12. in IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. (Mark)	16. Anschaffungskosten im Ganzen. (Mark)	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
für normalspurige Sekundärbahnen: Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	46	—	—	—	46	—	—	1	2	3 867	3 867,38	1881	1
„ II. Kl. mit Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	25	—	—	—	25	—	—	1	2	4 448	4 447,55	1883	1
„ II. u. III. Kl.	1	—	—	—	15	51	—	—	15	51	—	1	2	3 474	3 473,63	1879	1
„ „ „ „	2	—	—	—	15	51	—	—	30	102	—	2	4	4 305	8 610,22	1881	2
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	70	—	—	—	70	—	1	2	3 209	3 209,18	1879	1
„	1	—	—	—	—	70	—	—	—	70	—	1	2	3 780	3 780,08	1883	1
„ II. u. III. Kl. u. Gepäckraum	—	—	1	—	15	39	—	—	15	39	—	1	2	4 564	4 563,84	1879	1
Dampfwagen (System Thomas) Wagenabtheilung II. u. III. Kl. und Gepäckraum	3	—	—	—	20	54	—	—	60	162	—	3	6	15 713	47 139,47*	1883	3
zusammen	1 825	212	1	—	—	—	—	2 262	15 155	50 617	11 325	1 088	2 176	—	—	—	2 038
	mit							79 359 Plätze = 18,499 pro Achse.									
	4 290 Achsen und 16 906,25 Tonnen Eigengewicht = 3,94 t pro Achse oder 0,21 t pro Platz.																

b) für schmalspurige Bahnen.

Personenwagen II. u. III. Klasse Sitzplätze	4	—	—	—	6	10	—	—	24	40	—	—	—	2 252	9 006,30	1881	1
Stehplätze, aussen				—	3	—	—	—	12	—	—					1882	1
																1883	2
„ „ „ „ Sitzplätze	29	—	—	—	6	10	—	—	174	290	—	20	40	2 392	69 353,76	1881	1
Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	87	87	—					1882	1
																1883	3
																1884	14
																1885	10
III. Klasse Sitzplätze	12	—	—	—	—	16	—	—	—	192	—	8	16	2 162	25 943,49	1881	3
Stehplätze, aussen				—	—	3	—	—	—	36	—					1882	7
																1883	2
„ „ „ „ Sitzplätze	39	—	—	—	—	16	—	—	—	624	—	26	52	2 249	87 695,00	1881	1
Stehplätze, aussen				—	—	6	—	—	—	234	—					1882	1
																1883	5
																1884	26
																1885	6
II. u. III. Klasse Sitzplätze	—	—	1	—	6	27	—	—	6	27	—	1	2	4 432	4 432,14	1883	1
Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	3	3	—						
„ „ „ „ Aussichtswagen	—	—	1	—	16	20	—	—	16	20	—	1	2	3 989	3 988,96	1885	1
zusammen	84	—	2	—	—	—	—	—	322	1 553	—	56	112	—	—	—	86
	mit							1 875 Plätze = 10,653 pro Achse.									
	176 Achsen und 214,78 Tonnen Eigengewicht = 1,22 t pro Achse oder 0,11 t pro Platz.																
Summe aller Personenwagen	1 909	212	3	—	—	—	—	2 262	15 477	52 170	11 325	1 144	2 288	—	—	—	2 124
	mit							81 234 Plätze = 18,189 pro Achse.									
	4 466 Achsen und 17 121,03 Tonnen Eigengewicht = 3,83 t pro Achse oder 0,21 t pro Platz.																

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

Personenwagen II. Klasse	3	—	—	—	32	—	—	—	96	—	—	—	—	8 054	24 162,00	1872	3
„ II. u. III. Klasse	5	—	—	—	8	30	—	—	40	150	—	5	10	7 244	36 220,00	1872	5
„ III. „	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	—	—	4 800	9 600,00	1875	2
„ IV. „	2	—	—	—	—	—	55	—	—	—	110	1	2	5 204	10 408,00	1872	2
„ IV. Klasse mit Zugführer-Coupé	1	—	—	—	—	—	36	—	—	—	36	1	2	5 204	5 204,00	1872	1
„ II. Klasse mit Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	5 965	5 965,00	1880	1
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	5 665	5 665,00	1880	1
zusammen	15	—	—	—	—	—	—	—	152	290	146	9	18	—	—	—	15
	mit							588 Plätze = 19,600 pro Achse.									
	30 Achsen und 122,63 Tonnen Eigengewicht = 4,09 t pro Achse oder 0,21 t pro Platz.																

Die Personenwagen II. u. III. Kl. sind für Briquettesheizung und die Personenwagen IV. Kl. für Ofenheizung eingerichtet.

* Die Kosten der Maschinen-Abtheilung siehe unter „Lokomotiven".

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse. I.	II.	III.	IV.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse. I.	II.	III.	IV.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
b. Gasehwitz-Meuselwitzer Bahn.																							
Personenwagen II. u. III. Klasse	1	—	—	—	8	26	—	—	8	26	—	—	—	9 600	9 600,00	1873	1
„ „ „ „ „	1	—	—	—	8	30	—	—	8	30	—	—	—	7 080	7 080,00	1873	1
„ „ „ „ „	7	—	—	—	8	30	—	—	56	210	—	4	8	7 286	51 000,00	1873	7
„ „ „ „ „	1	—	—	—	20	25	—	—	20	25	—	1	2	8 026	8 026,47	1885	1
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	6 876	6 876,47	1885	1
„ III. Klasse mit Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	1	2	6 210	6 209,51	1885	1
zusammen	12	—	—	—	—	—	—	—	92	361	—	7	14	—	—	—	12
mit	453 Plätze = 18,875 pro Achse.																
24 Achsen und 94,20 Tonnen Eigengewicht = 3,93 t pro Achse oder 0,21 t pro Platz.																	
Sämmtliche Personenwagen sind für Briquettesheizung eingerichtet.																	
c. Zittau-Reichenberger Bahn.																	
Personenwagen I., II. u. III. Klasse	2	—	—	6	8	20	—	12	16	40	—	—	—	9 844	19 688,10	1857	2
„ I. u. III. Klasse	2	—	—	6	—	30	—	12	—	60	—	—	—	8 980	17 959,05	1857	2
„ II. u. III. „	5	—	—	—	16	20	—	—	80	100	—	5	10	6 701	33 506,10	1857	5
„ „ „ „	1	—	—	—	16	20	—	—	16	20	—	—	—	3 159	3 158,94	1865	1
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	5 461	5 460,60	1857	1
„ „ „	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	2 494	4 988,88	1862	2
zusammen	13	—	—	—	—	—	—	24	112	340	—	8	16	—	—	—	13
mit	476 Plätze = 18,308 pro Achse.																
26 Achsen und 102,38 Tonnen Eigengewicht = 3,94 t pro Achse oder 0,22 t pro Platz.																	
8 Personenwagen mit 18 Plätzen I. Kl., 64 Plätzen II. Kl. u. 210 Plätzen III. Kl. sind für Dampfheizung eingerichtet.																	

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

Personenwagen.	mit einer Anzahl von Plätzen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.		Jahrgang.
7	6	104	220	—	330 = 0,406	Proz. auf	1845
4	—	—	180	—	180 = 0,221	„ „	1847
8	21	136	150	—	307 = 0,378	„ „	1848
3	—	—	140	—	140 = 0,172	„ „	1849
4	12	98	—	—	110 = 0,135	„ „	1850
4	24	92	—	—	116 = 0,143	„ „	1851
8	12	16	380	—	408 = 0,502	„ „	1852
7	18	94	198	—	310 = 0,382	„ „	1853
7	—	56	306	—	362 = 0,446	„ „	1854
6	18	96	180	—	294 = 0,362	„ „	1855
9	6	152	210	—	368 = 0,453	„ „	1856
4	18	96	40	—	154 = 0,190	„ „	1857
4	12	64	108	—	184 = 0,226	„ „	1858
11	42	256	80	—	378 = 0,465	„ „	1859
6	36	192	—	—	228 = 0,281	„ „	1860
6	—	—	240	—	240 = 0,295	„ „	1861
37	51	358	1 280	—	1 689 = 2,079	„ „	1862
2	12	64	—	—	76 = 0,094	„ „	1863
16	24	192	434	—	650 = 0,800	„ „	1864
125	246	1 012	3 050	—	4 308 = 5,303	„ „	1865

Personenwagen.	mit einer Anzahl von Plätzen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.		Jahrgang.
31	—	64	1 380	40	1 484 = 1,827	Proz. auf	1866
48	45	360	1 438	—	1 843 = 2,269	„ „	1867
26	41	232	800	—	1 073 = 1,321	„ „	1868
56	92	455	1 748	—	2 295 = 2,825	„ „	1869
156	198	1 672	3 875	—	5 745 = 7,072	„ „	1870
11	36	156	120	—	312 = 0,384	„ „	1871
99	156	762	1 660	1 080	3 658 = 4,503	„ „	1872
233	220	1 496	6 462	240	8 418 = 10,363	„ „	1873
242	185	1 400	4 625	2 775	8 985 = 11,061	„ „	1874
356	308	2 010	9 013	2 080	13 411 = 16,509	„ „	1875
192	128	880	5 056	1 620	7 684 = 9,459	„ „	1876
151	91	1 375	3 980	540	5 986 = 7,369	„ „	1877
58	96	304	855	1 380	2 635 = 3,244	„ „	1878
6	—	30	295	—	325 = 0,400	„ „	1879
29	—	222	992	—	1 214 = 1,494	„ „	1881
14	6	93	298	—	397 = 0,489	„ „	1882
18	—	139	469	—	608 = 0,748	„ „	1883
72	30	277	830	1 500	2 637 = 3,246	„ „	1884
48	72	472	1 078	70	1 692 = 2,083	„ „	1885
2 124	2 262	15 477	52 170	11 325	81 234		

Von der Gesammtzahl der Plätze kamen nach Prozenten: 2,79 auf I. Klasse, 19,05 auf II. Klasse, 64,22 auf III. Klasse, 13,94 auf IV. Klasse.

Auf normal- und schmalspurige Bahnen vertheilt, ergaben sich von den vorhandenen Plätzen:

a) für normalspurige Bahnen: 2,85 % auf I. Klasse, 19,10 % auf II. Klasse, 63,78 % auf III. Klasse, 14,27 % auf IV. Klasse.

b) für schmalspurige Bahnen: 17,17 % auf II. Klasse und 82,83 % auf III. Klasse.

Von den vorhandenen Personenwagen für normalspurige Staatsbahnen sind eingerichtet:

für Dampfheizung 1 125*) Wagen mit 41 670 Plätzen und zwar:

1 710 Plätze	I. Klasse	= 75,60	Prozent	der vorhandenen Plätze.
9 371 „	II. „	= 61,82	„	
30 589 „	III. „	= 60,42	„	

für Briquettesheizung 188 Wagen mit 6 834 Plätzen und zwar:

273 Plätze	I. Klasse	= 12,07	Prozent	der vorhandenen Plätze.
1 982 „	II. „	= 13,08	„	
4 579 „	III. „	= 9,05	„	

für Ofenheizung 279**) Wagen mit 13 854 Plätzen und zwar:

28 Plätze	I. Klasse	= 1,24	Prozent	der vorhandenen Plätze.
7 „	II. „	= 0,05	„	
2 494 „	III. „	= 4,93	„	
11 325 „	IV. „	= 100,00	„	

für Gasbeleuchtung 1 016 Wagen mit 39 896 Plätzen und zwar:

1 521 Plätze	I. Klasse	= 67,24	Prozent	der vorhandenen Plätze.
8 852 „	II. „	= 58,41	„	
25 868 „	III. „	= 51,10	„	
3 660 „	IV. „	= 32,32	„	

In den Personenwagen der schmalspurigen Bahnen ist die Ofenheizung eingeführt.

*) Hiervon haben 41 Wagen für den Durchgangsverkehr mit 248 Plätzen I. Klasse und 954 Plätzen II. Klasse = zusammen 1 202 Plätzen zugleich noch Einrichtung für Briquettesheizung.

**) *Hiervon* haben 22 Wagen in den Coupés II. Klasse und 7 Wagen in [illegible] III. Klasse Briquettesheizung, welche mit 190 Plätzen II. Klasse und 70 Plätzen *III. Klasse unter den Plätzen mit Briquettesheizung* enthalten sind.

D.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

GEPÄCK- UND GÜTER- ETC. WAGEN

MIT ANGABE IHRER TRAGFÄHIGKEIT UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a) für normalspurige Bahnen.
   - b) für schmalspurige Bahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1885.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Tragfähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			

1. Staats-Eisenbahnen.

a) für normalspurige Bahnen.

Passagiergepäckwagen	2	—	—	5,0	10,0	2	4	3 478	6 955,20	1860 1861	1 1
„	10	—	—	„	50,0	10	20	2 982	29 815,08	1862	10
„	4	—	—	„	20,0	4	8	2 935	11 741,68	1863	4
„	2	—	—	„	10,0	2	4	3 121	6 242,00	1864	2
„	11	—	—	„	55,0	11	22	2 812	30 929,47	1865	11
„	3	—	—	„	15,0	3	6	2 766	8 299,48	1866	3
„	7	—	—	„	35,0	7	14	3 869	27 081,90	1868	7
„	4	—	—	„	20,0	4	8	2 639	10 555,70	1869	4
„	17	—	—	„	85,0	17	34	3 081	52 376,60	1870	17
„	29	—	—	„	145,0	29	58	3 260	94 537,02	1871	29
„	26	—	—	„	130,0	26	52	3 003	78 081,55	1872	26
„	32	—	—	„	160,0	32	64	3 453	110 486,42	1873	32
„	53	—	—	„	265,0	53	106	43 à 3 819 10 à 7 130	235 500,54	1874	53
„	49	—	—	„	245,0	49	98	3 492	171 127,21	1875	49
„	28	—	—	„	140,0	28	56	3 496	97 878,65	1876	28
„	33	—	—	„	165,0	33	66	2 917	96 274,97	1877	33
„	1	—	—	„	5,0	1	2	2 774	2 774,46	1878	1
„	4	—	—	„	20,0	4	8	2 455	9 818,15	1880	4
„	1	—	—	„	5,0	1	2	2 430	2 429,60	1881	1
„	1	—	—	„	5,0	1	2	2 899	2 899,11	1882	1
„	4	—	—	„	20,0	4	8	2 879	11 515,49	1883	4
„	3	—	—	„	15,0	3	6	2 900	8 699,85	1884	3
„	7	—	—	„	35,0	7	14	3 019	21 135,06	1885	7
„	—	9	—	5,0	45,0	9	18	3 900	35 100,00	1855 1857 1858 1860	1 3 4 1
Zusammen	331	9	—	—	1 700,0	340	680	—	—	—	340
	mit 689 Achsen und 2 444,2 Tonnen Eigengewicht = 3,55 t pro Achse.										
bedeckte* Güterwagen	2	—	—	5,0	10,0	2	4	4 461	8 922,00	1845	2
„	3	—	—	„	15,0	1	2	3 555	10 665,00	1847	3
„	2	—	—	„	10,0	—	—	2 850	5 700,00	1848	2
„	3	—	—	„	15,0	2	4	3 110	9 330,00	1849	3
„	14	—	—	„	70,0	—	—	2 850	39 900,00	1850	14
„	5	—	—	„	25,0	—	—	2 931	14 655,00	1851	5
„	38	—	—	„	190,0	13	26	2 929	111 296,80	1852	38
„	48	—	—	„	240,0	23	46	2 972	142 644,60	1853	48
„	7	—	—	„	35,0	—	—	2 629	18 403,75	1854	7
„	10	—	—	„	50,0	—	—	3 096	30 960,67	1855	10
„	70	—	—	„	350,0	66	132	3 209	224 664,55	1856	70
„	54	—	—	„	270,0	42	84	2 860	154 442,53	1857	54
„	21	—	—	„	105,0	17	34	2 520	52 929,04	1858	21
„	28	—	—	„	140,0	17	34	2 866	80 259,81	1859	28
„	24	—	—	„	120,0	15	30	2 420	58 091,76	1860	24
„	31	—	—	„	155,0	16	32	2 298	71 239,58	1861	31
„	52	—	—	„	260,0	50	100	2 555	132 879,11	1862	52
„	106	—	—	„	530,0	96	192	2 378	252 045,98	1863	106
„	191	—	—	„	955,0	145	290	2 146	409 840,34	1864	191

*) Unter den bedeckten Güterwagen befinden sich 182 Wagen à 5,0 t und 9 Wagen à 10,0 t Tragfähigkeit, welche als Gepäck-Beiwagen bez. Eilgutwagen für Personenzüge dienen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Tragfähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			
bedeckte Güterwagen	177	—	—	5,0	885,0	68	136	2 121	375 332,90	1865	177
„	63	—	—	„	315,0	46	92	2 078	130 918,78	1866	63
„	125	—	—	„	625,0	70	140	2 093	261 629,14	1867	125
„	266	—	—	„	1 330,0	108	216	2 195	583 788,42	1868	266
„	64	—	—	„	320,0	51	102	1 908	122 097,14	1869	64
„	210	—	—	„	1 050,0	87	174	2 339	491 168,95	1870	210
„	267	—	—	„	1 335,0	135	270	2 289	611 158,88	1871	267
„	397	—	—	„	1 985,0	220	440	2 605	1 033 995,07	1872	397
„	495	—	—	„	2 475,0	253	506	2 775	1 373 632,23	1873	495
„	323	—	—	„	1 615,0	152	304	2 866	925 635,69	1874	323
„	312	—	—	„	1 560,0	148	296	2 432	758 789,62	1875	312
„	42	—	—	„	210,0	35	70	(12 à 2 692) (30 à 1 995)	92 156,57	1876	42
„	14	—	—	„	70,0	6	12	1 925	26 946,24	1877	14
„	4	—	—	10,0	40,0	4	8	2 337	9 349,00	1865	4
„	97	—	—	„	970,0	47	94	3 435	333 186,77	1866	97
„	99	—	—	„	990,0	25	50	3 001	297 120,00	1867	99
„	98	—	—	„	980,0	39	78	3 232	316 770,00	1868	98
„	62	—	—	„	620,0	50	100	2 940	182 287,31	1869	62
„	122	—	—	„	1 220,0	—	—	3 039	370 758,00	1870 1871	49 73
„	124	—	—	„	1 240,0	36	72	3 204	397 354,32	1872	124
„	25	—	—	„	250,0	—	—	2 767	69 184,32	1873	25
„	140	—	—	„	1 400,0	31	62	3 141	439 670,40	1874	140
„	53	—	—	„	530,0	15	30	2 855	151 335,00	1875	53
„	262	—	—	„	2 620,0	81	162	2 311	605 540,49	1876	262
„	290	—	—	„	2 900,0	176	352	2 300	666 900,26	1877	290
„	473	—	—	„	4 730,0	238	476	2 268	1 072 639,97	1878	473
„	94	—	—	„	940,0	35	70	2 000	188 002,99	1879	94
„	334	—	—	„	3 340,0	165	330	1 921	641 763,18	1880	334
„	157	—	—	„	1 570,0	77	154	1 979	310 644,59	1881	157
„	165	—	—	„	1 650,0	85	170	2 046	337 598,12	1882	165
„	185	—	—	„	1 850,0	98	196	2 326	430 326,10	1883	185
„	109	—	—	„	1 090,0	49	98	2 419	263 694,71	1884	109
„	283	—	—	„	2 830,0	78	156	2 420	684 817,39	1885	283
„	—	4	—	10,0	40,0	4	8	4 458	17 830,50	1852	4
„	—	5	—	„	50,0	5	10	7 500*)	37 500,00	1853	5
„	—	28	—	„	280,0	5	10	3 429	96 000,00	1854	28
„	—	37	—	„	370,0	8	16	3 603	133 315,95	1855	37
„	—	26	—	„	260,0	1	2	3 653	94 970,84	1856	26
„	—	34	—	„	340,0	1	2	3 291	111 898,22	1857	34
„	—	15	—	„	150,0	9	18	3 612	54 180,00	1858	15
„	—	32	—	„	320,0	—	—	2 872	91 904,83	1859	32
„	—	21	—	„	210,0	—	—	2 633	55 284,87	1860	21
„	—	71	—	„	710,0	—	—	2 559	181 674,60	1861	71
„	—	5	—	„	50,0	—	—	2 626	13 130,92	1862	5
„	—	1	—	„	10,0	—	—	2 324	2 323,98	1863	1
„	—	5	—	„	50,0	—	—	2 209	11 045,08	1864 1867 1869	2 1 2
„	—	2	—	15,0	30,0	2	4	2 998	5 995,20	1874	2
„	—	10	—	„	150,0	—	—	2 960	29 595,92	1881	10
„	—	30	—	„	450,0	—	—	3 204	96 120,18	1882	30

*) Frühere Postbureauwagen.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Tragfähigkeit durchschnittlich pro Wagen. (Tonnen.)	6. Tragfähigkeit im Ganzen. (Tonnen.)	7. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	8. Anzahl der gebremsten Achsen.	9. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. (Mark.)	10. Anschaffungskosten im Ganzen. (Mark.)	11. Jahr der Anschaffung.	12. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
bedeckte											
Güterwagen	—	25	—	15,0	375,0	—	—	3 683	92 070,52	1883	25
„	—	2	—	„	30,0	—	—	3 135	6 270,21	1885	2
„	—	—	1	10,0	10,0	—	—	6 630	6 630,00	1847	1
„	—	—	1	„	10,0	—	—	5 868	5 868,40	1859	1
„	—	—	4	„	40,0	—	—	5 881	23 524,18	1870	4
„	—	—	2	„	20,0	—	—	4 722	9 444,55	1877	2
„	—	—	25	„	250,0	—	—	4 665	116 630,00	1878	25
„	—	—	13	„	136,0	—	—	4 074	52 963,42	1879	13
„	—	—	2	„	20,0	—	—	3 355	6 709,30	1880	2
„ (z. Pferdetransp.)	6	—	—	5,0	30,0	6	12	2 337	14 024,34	1865	6
„ (z. Viehtransp.)	2	—	—	5,0	10,0	—	—	2 340	4 680,00	1853 1858	1 1
„ „	2	—	—	„	10,0	—	—	1 923	3 846,02	1877	2
„ „	7	—	—	„	35,0	—	—	2 216	15 514,77	1879	7
„ „	2	—	—	„	10,0	—	—	2 154	4 307,81	1880	2
„ „	1	—	—	„	5,0	—	—	2 289	2 289,38	1881	1
„ „	1	—	—	„	5,0	—	—	2 311	2 311,40	1882	1
„ „	1	—	—	„	5,0	—	—	2 239	2 239,07	1884	1
„ „	8	—	—	10,0	80,0	—	—	3 044	24 350,51	1885	8
bedeckte Güterwagen zusammen	6 670	353	48	—	53 625,0	3 254	6 508	—	—	—	7 071
	mit 14 591 Achsen und 41 564,8 Tonnen Eigengewicht = 2,85 t pro Achse.										
340 Passagiergepäckwagen mit	689	Achsen und	2 444,2	Tonnen Eigengewicht,							
7 071 bedeckte Güterwagen „	14 591	„	„	41 564,8	„	„					
	15 280 Achsen und 44 009,0 Tonnen Eigengewicht = 2,88 t pro Achse.										
offene*)											
Güterwagen	1	—	—	5,0	5,0	—	—	1 800	1 800,00	1845	1
„	1	—	—	„	5,0	—	—	1 801	1 801,00	1846	1
„	3	—	—	„	15,0	—	—	2 035	6 106,42	1847	3
„	4	—	—	„	20,0	1	2	1 891	7 565,62	1848	4
„	4	—	—	„	20,0	—	—	1 800	7 200,00	1849 1850	3 1
„	7	—	—	„	35,0	—	—	1 754	12 275,49	1851	7
„	7	—	—	„	35,0	3	6	1 378	9 643,80	1852	7
„	11	—	—	„	55,0	4	8	1 905	20 951,68	1853	11
„	10	—	—	„	50,0	2	4	1 858	18 584,72	1854	10
„	57	—	—	„	285,0	19	38	2 956	168 483,74	1855	57
„	66	—	—	„	330,0	25	50	2 320	153 117,28	1856	66
„	22	—	—	„	110,0	1	2	1 985	43 675,85	1857	22
„	63	—	—	„	315,0	21	42	2 050	129 147,14	1858	63
„	13	—	—	„	65,0	5	10	1 836	23 867,75	1859	13
„	20	—	—	„	100,0	6	12	1 703	34 054,72	1860	20
„	35	—	—	„	175,0	23	46	1 801	63 051,15	1861	35
„	107	—	—	„	535,0	96	192	1 850	197 975,20	1862	107
„	87	—	—	„	435,0	72	144	1 504	130 871,99	1863	87
„	36	—	—	„	180,0	11	22	1 515	54 537,15	1864	36
„	43	—	—	„	215,0	23	46	1 517	65 233,85	1865	43
„	93	—	—	„	465,0	23	46	1 538	142 993,24	1866	93
„	59	—	—	„	295,0	42	84	1 513	89 268,72	1867	59
„	17	—	—	„	85,0	5	10	1 285	21 849,21	1868	17
„	14	—	—	„	70,0	7	14	1 256	17 580,78	1869	14
„	6	—	—	„	30,0	1	2	1 192	7 153,57	1870	6
„	5	—	—	„	25,0	—	—	1 800	9 000,00	1873 1874	1 4

*) *Unter den zweiachsigen offenen Güterwagen befinden sich 5 Stück* 5 Stück à 10,0 t Tragfähigkeit zusammen 20 Stück mit 175,0 t Tragfähig-
keit zum Viehtransport.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Tragfähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			
offene											
Zweigbahnwagen . . .	2	—	—	5,0	10,0	2	4	1 074	2 148,20	1877	2
„ . . .	5	—	—	„	25,0	5	10	939	4 696,35	1878	5
„ . . .	68	—	—	„	340,0	68	136	877	59 629,57	1879 1880	34 34
„ . . .	25	—	—	„	125,0	25	50	983	24 578,70	1881	25
„ . . .	5	—	—	„	25,0	5	10	1 028	5 138,10	1882	5
Güterwagen	40	—	—	6,0	240,0	8	16	2 278	91 104,00	1866	40
„	28	—	—	10,0	280,0	4	8	2 354	65 910,00	1854	28
„	41	—	—	„	410,0	11	22	2 318	95 050,74	1855	41
„	15	—	—	„	150,0	4	8	2 212	33 183,02	1856	15
„	109	—	—	„	1 090,0	48	96	2 454	267 431,71	1857	109
„	59	—	—	„	590,0	26	52	2 482	146 444,75	1858	59
„	18	—	—	„	180,0	8	16	2 367	42 611,17	1859	18
„	46	—	—	„	460,0	13	26	1 876	86 299,02	1860	46
„	215	—	—	„	2 150,0	185	370	2 120	455 778,08	1861	215
„	221	—	—	„	2 210,0	99	198	2 050	452 965,22	1862	221
„	76	—	—	„	760,0	60	120	1 958	148 835,40	1863	76
„	101	—	—	„	1 010,0	63	126	1 918	193 725,28	1864	101
„	239	—	—	„	2 390,0	95	190	2 199	525 444,84	1865	239
„	330	—	—	„	3 300,0	178	356	2 345	773 991,22	1866	330
„	204	—	—	„	2 040,0	79	158	2 494	508 874,09	1867	204
„	102	—	—	„	1 020,0	67	134	2 111	215 303,40	1868	102
„	291	—	—	„	2 910,0	90	180	1 988	578 616,64	1869	291
„	395	—	—	„	3 950,0	177	354	2 047	808 755,05	1870	395
„	577	—	—	„	5 770,0	272	544	2 114	1 219 565,67	1871	577
„	1 204	—	—	„	12 040,0	384	768	2 282	2 746 987,61	1872	1 204
„	1 296*)	—	—	„	12 960,0	516	1 032	2 595	3 362 798,51	1873	1 296
„	975	—	—	„	9 750,0	402	804	2 635	2 569 127,68	1874	975
„	811	—	—	„	8 110,0	223	446	2 285	1 852 798,01	1875	811
„	347	—	—	„	3 470,0	121	242	1 853	643 122,34	1876	347
„	189	—	—	„	1 890,0	62	124	1 788	337 837,84	1877	189
„	101	—	—	„	1 010,0	52	104	1 660	167 644,62	1878	101
„	137	—	—	„	1 370,0	66	132	1 516	207 705,74	1879	137
„	199	—	—	„	1 990,0	99	198	1 689	336 089,22	1880	199
„	431	—	—	„	4 310,0	200	400	1 512	651 614,82	1881	431
„	306	—	—	„	3 060,0	154	308	1 683	515 129,00	1882	306
„	782	—	—	„	7 820,0	408	816	1 589	1 242 897,81	1883	782
„	473	—	—	„	4 730,0	230	460	1 854	876 879,00	1884	473
„	562	—	—	„	5 620,0	133	266	1 929	1 083 953,03	1885	562
„	1	—	—	13,0	13,0	—	—	2 128	2 128,46	1881	1
„	10	—	—	15,0	150,0	—	—	2 336	23 355,00	1865	10
„	72	—	—	„	1 080,0	18	36	2 460	177 135,00	1866	72
„	3	—	—	„	45,0	3	6	2 820	8 460,00	1867	3
„	50	—	—	„	750,0	17	34	2 503	125 160,00	1868	50
„	1	—	—	„	15,0	—	—	2 340	2 340,00	1875	1
„	24	—	—	„	360,0	—	—	1 469	35 265,11	1883	24
„	1	—	—	„	15,0	—	—	2 668	2 668,10	1885	1
„	—	1	—	10,0	10,0	—	—	3 000	3 000,00	1855	1
„	—	15	—	15,0	225,0	—	—	2 262	33 923,82	1880	15
„	—	12	—	„	180,0	—	—	2 917	35 005,35	1882	12
„	—	2	—	„	30,0	—	—	2 651	5 302,48	1883	2
„	—	1	—	„	15,0	—	—	2 778	2 778,42	1885	1

*) 4 Wagen dienen als Untergestelle für versetzbare Wagenkästen von schmalspurigen Bahnen.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Tragfähigkeit durchschnittlich pro Wagen. (Tonnen.)	6. Tragfähigkeit im Ganzen. (Tonnen.)	7. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	8. Anzahl der gebremsten Achsen.	9. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. (Mark.)	10. Anschaffungskosten im Ganzen. (Mark.)	11. Jahr der Anschaffung.	12. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
offene											
Güterwagen	—	—	3	10,0	30,0	—	—	3 351	10 054,06	1870	3
„	—	—	3	„	30,0	—	—	6 125	18 374,52	1873	3
„	—	—	13	„	130,0	—	—	5 852	76 074,26	1874	13
„	—	—	3	20,0	60,0	—	—	4 660	13 979,22	1870	3
„	—	—	4	„	80,0	—	—	7 317	29 269,00	1873	4
„	—	—	11	„	220,0	—	—	3 017	33 183,96	1880	11
Bauwagen	1	—	—	4,0	4,0	1	2	1 788	1 787,50	1846	1
„	444	—	—	5,0	2 220,0	243	486	1 116	495 717,00	1842 bis 1873	444
„	—	1	—	7,5	7,5	1	2	3 005	3 005,00	1852	1
offene Güterwagen zusammen	12 423	32	37	—	119 189,5	5 315	10 630	—	—	—	12 492
	mit 25 090 Achsen und 62 111,3 Tonnen Eigengewicht = 2,48 t pro Achse.										
Gepäck- u. Güterwagen für normalspurige Bahnen zusammen	19 424	394	85	—	174 514,5	8 909	17 818	—	—	—	19 903
(340 Passagiergepäckwagen, 19 563 Güterwagen) 19 903†) Wagen mit { 106 120,3 Tonnen Eigengewicht, 40 370 Achsen (pro Achse 4,33 t Tragfähigkeit und 2,68 t Wagengewicht).											
b) für schmalspurige Bahnen.											
bedeckte											
Zugführer- u. Gepäckwagen	2	—	—	5,0	10,0	2	4	1 450	2 900,00	1881	1
										1883	1
Zugführer- u. Gepäckwagen mit Postraum*	8	—	—	„	40,0	8	16	1 306	10 449,89	1884	7
										1885	1
Güterwagen	54	—	—	5,0	270,0	31	62	1 344	72 589,88	1881	6
										1882	6
										1883	7
										1884	23
										1885	12
„	—	—	1**	10,0	10,0	—	—	2 204	2 203,75	1884	1
offene											
Güterwagen	194	—	—	5,0	970,0	109	218	1 125	218 316,60	1881	10
										1882	48
										1883	9
										1884	117
										1885	10
„ (z. Rübentransp.)	60	—	—	„	300,0	18	36	874	52 468,21	1884	60
„ (z. Langholztransp.)	24	—	—	„	120,0	—	—	922	22 127,17	1881	5
										1882	1
										1884	14
										1885	4
„ (z. Viehtransp.)	19	—	—	„	95,0	19	38	1 137	21 603,52	1882	3
										1883	3
										1884	13
„ (z. Kalktransp.)	18	—	—	„	90,0	—	—	1 064	19 147,37	1882	2
										1884	16
„ (z. Düngertransp.)	2	—	—	„	10,0	2	4	1 363	2 725,60	1881	2
„	—	—	2	7,5	15,0	—	—	1 454	2 908,67	1882	2
„	—	—	1**	10,0	10,0	—	—	1 975	1 974,79	1884	1
Güterwagen f. schmalspur. Bahnen zus.	381	—	4	—	1 940,0	189	378	—	—	—	385
(65 bed. Güterwagen, 320 off. „) 385 Wagen mit { 822,9 Tonnen Eigengewicht, 778 Achsen (pro Achse 2,49 t Tragfähigkeit und 1,06 t Wagengewicht).											
Summe aller Gepäck- und Güterwagen	19 805	394	89	—	176 454,5	9 098	18 196	—	—	—	20 288
20 288 Wagen mit { 106 943,2 Tonnen Eigengewicht, 41 148 Achsen (pro Achse 4,29 t Tragfähigkeit und 2,60 t Wagengewicht).											

*) Ausserdem wird 1 bedeckter Güterwagen zu Postzwecken benutzt.
**) Diese Wagen haben einen versetzbaren Wagenkasten zum Transport auf normalspurigen Untergestellen.
†) Ausserdem sind dem Güterwagenpark der Staatsbahnen von Privaten überwiesen:
38 bedeckte Güterwagen mit zus. 83 Achsen und 385,0 Tonnen Tragfähigkeit,
68 offene „ „ „ 144 „ „ 715,0 „ „
106 Stück Güterwagen mit zus. 227 Achsen und 1 100,0 Tonnen Tragfähigkeit.
Von der Reichspostverwaltung sind überwiesen:
120 Wagen mit 317 Achsen für normalspurige Bahnen und 2 Wagen mit 4 Achsen für schmalspurige Bahnen.

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Tragfähigkeit durchschnittlich pro Wagen. (Tonnen.)	6. Tragfähigkeit im Ganzen. (Tonnen.)	7. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	8. Anzahl der gebremsten Achsen.	9. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. (Mark.)	10. Anschaffungskosten im Ganzen. (Mark.)	11. Jahr der Anschaffung.	12. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
Passagiergepäckwagen	1	—	—	5,0	5,0	1	2	6 044	6 044,00	1872	1
„ mit Postraum	1	—	—	„	5,0	1	2	6 044	6 044,00	1872	1
bedeckte											
Güterwagen	15	—	—	10,0	150,0	5	10	3 384	50 760,00	1872	15
„	25	—	—	„	250,0	12	24	3 189	79 733,72	1883 1884	6 19
offene											
Güterwagen	110	—	—	10,0	1 100,0	20	40	2 725	299 740,00	1872	110
„	199	—	—	„	1 990,0	83	166	3 101	620 166,25	1873	199
„	1	—	—	„	10,0	1	2			1874	1
„	5	—	—	„	50,0	3	6	2 206	11 030,20	1880	5
„	5	—	—	„	50,0	—	—	1 757	8 783,09	1881	5
„	150	—	—	„	1 500,0	30	60	2 145	321 774,28	1882	150
„	50	—	—	„	500,0	50	100	2 384	119 210,91	1884	50
Gepäck- und Güterwagen zusammen . .	562	—	—	—	5 610,0	206	412	—	—	—	562

562 Wagen mit { 3 005,3 Tonnen Eigengewicht, 1 124 Achsen (pro Achse 4,99 t Tragfähigkeit und 2,67 t Wagengewicht).

Hierüber 3 Stück zweiachsige Bauwagen ohne Bremsen mit zusammen 15,0 Tonnen Tragfähigkeit, 8,3 Tonnen Eigengewicht und 4 050,0 Mark Anschaffungskosten.

Ausserdem hat die A.-Z E. 75 Stück zweiachsige offene Güterwagen mit zusammen 750,0 t Tragfähigkeit, vom 11. Novbr. 1885 an vorläufig auf 1 Jahr, von der Wagen-Leihanstalt Ludewig & Lange in Berlin gemiethet.

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

Passagiergepäckwagen mit Postraum	2	—	—	5,0	10,0	2	4	5 160	10 320,00	1874	2
bedeckte											
Güterwagen	18	—	—	5,0	90,0	5	10	3 580	64 440,00	1873	18
offene											
Güterwagen	168	—	—	10,0	1 680,0	65	130	3 144	528 189,85	1873	168
„	82	—	—	„	820,0	35	70	3 184	261 060,00	1874	82
Gepäck- und Güterwagen zusammen . .	270	—	—	—	2 600,0	107	214	—	—	—	270

270 Wagen mit { 1 303,1 Tonnen Eigengewicht, 540 Achsen (pro Achse 4,81 t Tragfähigkeit und 2,41 t Wagengewicht).

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Tragfähigkeit**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		**Jahr der Anschaffung.**	**Stückzahl pro Jahr und in Sa.**
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			
c. Zittau-Reichenberger Bahn.											
Passagiergepäckwagen	3	—	—	5,0	15,0	3	6	2 953	8 859,46	1856	3
bedeckte*											
Güterwagen	20	—	—	5,0	100,0	8	16	2 616	52 314,90	1856	20
„	10	—	—	„	50,0	10	20	2 430	24 301,80	1863	10
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 614	2 614,46	1867	1
„	1	—	—	10,0	10,0	1	2	2 393	2 392,84	1885	1
offene											
Güterwagen	14	—	—	5,0	70,0	7	14	2 124	29 736,17	1857	14
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 124	2 124,01	1866	1
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 124	2 124,02	1867	1
„	18	—	—	10,0	180,0	6	12	2 482	44 672,75	1856	18
„	7	—	—	„	70,0	7	14	2 482	17 372,74	1857	7
„	1	—	—	„	10,0	1	2	2 482	2 481,82	1864	1
„	1	—	—	„	10,0	1	2	2 482	2 481,82	1873	1
„	2	—	—	„	20,0	2	4	2 124	4 248,02	1876	2
„	4	—	—	„	40,0	3	6	2 482	9 927,28	1880	4
„	3	—	—	„	30,0	2	4	2 363	7 087,65	1882	3
„	13	—	—	„	130,0	5	10	1 548	20 130,29	1883	13
„	9	—	—	„	90,0	5	10	1 646	14 815,61	1884	9
„	6	—	—	„	60,0	1	2	1 557	9 342,02	1885	6
Gepäck- und Güterwagen zusammen . .	115	—	—	—	900,0	62	124	—	—	—	115

115 Wagen mit { 589,5 Tonnen Eigengewicht, 230 Achsen (pro Achse 3,91 t Tragfähigkeit und 2,56 t Wagengewicht).

*) Ein bedeckter Güterwagen dient als Gepäck-Beiwagen für Personenzüge.

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

Gepäck- und Güterwagen.				Achsen	Tragfähigkeit. Tonnen			Jahrgang.
bedeckte	offene	zusammen						
—	1	1	mit	2	5,0	= 0,003	Proz.	auf 1842
—	3	3	„	6	15,0	= 0,008	„	„ 1843
2	10	12	„	24	60,0	= 0,034	„	„ 1845
—	5	5	„	10	24,0	= 0,014	„	„ 1846
4	16	20	„	42	105,0	= 0,060	„	„ 1847
2	25	27	„	54	135,0	= 0,077	„	„ 1848
3	12	15	„	30	75,0	= 0,043	„	„ 1849
14	4	18	„	36	90,0	= 0,051	„	„ 1850
5	26	31	„	62	155,0	= 0,088	„	„ 1851
42	50	92	„	189	482,5	= 0,273	„	„ 1852
54	39	93	„	191	490,0	= 0,278	„	„ 1853
35	48	83	„	194	695,0	= 0,394	„	„ 1854
48	114	162	„	363	1 205,0	= 0,683	„	„ 1855
96	122	218	„	462	1 295,0	= 0,734	„	„ 1856
91	152	243	„	523	1 930,0	= 1,094	„	„ 1857
41	139	180	„	379	1 270,0	= 0,720	„	„ 1858
61	44	105	„	244	780,0	= 0,442	„	„ 1859
47	71	118	„	258	925,0	= 0,524	„	„ 1860
103	273	376	„	823	3 310,0	= 1,876	„	„ 1861
67	342	409	„	823	3 175,0	= 1,799	„	„ 1862
111	190	301	„	603	1 890,0	= 1,071	„	„ 1863
195	146	341	„	684	2 220,0	= 1,258	„	„ 1864

Gepäck- und Güterwagen.				Achsen	Tragfähigkeit. Tonnen			Jahrgang.
bedeckte	offene	zusammen						
198	305	503	mit	1 006	3 830,0	= 2,171	Proz.	auf 1865
163	557	720	„	1 440	6 495,0	= 3,681	„	„ 1866
225	300	525	„	1 051	4 175,0	= 2,366	„	„ 1867
371	177	548	„	1 096	4 240,0	= 2,403	„	„ 1868
132	316	448	„	898	4 015,0	= 2,275	„	„ 1869
280	408	688	„	1 396	5 740,0	= 3,253	„	„ 1870
369	577	946	„	1 892	7 980,0	= 4,522	„	„ 1871
547	1 205	1 752	„	3 504	15 400,0	= 8,727	„	„ 1872
552	1 312	1 864	„	3 742	16 000,0	= 9,067	„	„ 1873
518	992	1 510	„	3 048	13 210,0	= 7,486	„	„ 1874
414	812	1 226	„	2 452	10 460,0	= 5,928	„	„ 1875
332	347	679	„	1 358	6 440,0	= 3,650	„	„ 1876
341	191	532	„	1 068	5 065,0	= 2,870	„	„ 1877
499	106	605	„	1 260	6 020,0	= 3,412	„	„ 1878
114	171	285	„	596	2 645,0	= 1,499	„	„ 1879
342	259	601	„	1 243	5 995,0	= 3,397	„	„ 1880
176	474	650	„	1 310	6 298,0	= 3,569	„	„ 1881
203	379	582	„	1 210	5 690,0	= 3,225	„	„ 1882
222	820	1 042	„	2 111	10 555,0	= 5,982	„	„ 1883
144	694	838	„	1 680	7 110,0	= 4,029	„	„ 1884
313	578	891	„	1 785	8 760,0	= 4,964	„	„ 1885
7 476	12 812	20 288	mit	41 148	176 454,5			

Die Gepäck- und Güterwagenachsen bestanden aus:

322	Stück	Achsen	à	7,5 t	Tragfähigkeit	= 0,783	Prozent.
2	„	„	„	6,5 „	„	= 0,005	„
28 497	„	„	„	5,0 „	„	= 69,255	„
855	„	„	„	3,3 „	„	= 2,078	„
80	„	„	„	3,0 „	„	= 0,194	„
11 355	„	„	„	2,5 „	„	= 27,595	„
2	„	„	„	2,0 „	„	= 0,005	„
8	Stück	Achsen	à	1,9 t	Tragfähigkeit	= 0,019	Prozent.
27	„	„	„	1,7 „	„	= 0,066	„

41 148 Stück Achsen in Summa und zwar:

15 412 Stück Achsen unter bedeckten Wagen = 37,455 Prozent.

25 736 „ „ „ offenen „ = 62,545 „

E.

Uebersicht

DER LEISTUNGEN, DES VERBRAUCHES

(AN HEIZMATERIAL UND REPARATURKOSTEN)

DURCH DIE

LOKOMOTIVEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a) für normalspurige Bahnen.
   - b) für schmalspurige Bahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
   - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1885.

Bedeutung der Typen in Kolonne 2 und 15:

T.	=	Tender-Lokomotive.	HWCh.	=	Betriebslinie	Höhlteich-Wüstenbrand-Chemnitz.	RtzFl.	= Betriebslinie	Reitzenhain-Flöha-(Chemnitz).
S.	=	Bezeichnung für Lokomotiven der normalspurigen Sekundärbahnen.	JS.	=	„	Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg.	RP.	= „	Rochlitz-Narsdorf-Penig.
O.	=	Bezeichnung für Lokomotiven der Omnibuszüge.	KKk.	=	„	Klotzsche-Königsbrück.	RRg.	= „	Radebeul-Radeburg.
K.	=	Bezeichnung für Lokomotiven der schmalspurigen Bahnen.	KP.	=	„	Kamenz-Arnsdorf-Pirna.	SchN.	= „	Schneeberg-Niederschlema.
ACh.	=	Betriebslinie Annaberg-Chemnitz.	LCh.	=	„	Leipzig-Borna-Chemnitz.	StE.	= „	Stollberg-St. Egidien.
AZ.	=	„ Altenburg-Zeitz.	LDD.	=	„	Leipzig-Döbeln-Dresden.	SZ.	= „	Schwarzenberg-Zwickau.
BD.	=	„ Bodenbach-Dresden.	LRD.	=	„	Leipzig-Riesa-Dresden.	WA.	= „	Weipert-Annaberg.
BS.	=	„ Bautzen-Schandau.	LW.	=	„	Limbach-Wittgensdorf-Chemnitz.	WM.	= „	Werdau-Weida-Mehltheuer.
BZ.	=	„ Bischofswerda-Zittau.	LZ.	=	„	Leipzig-Zwickau.	WS.	= „	Wilkau-Saupersdorf.
ChAA.	=	„ Chemnitz-Aue-Adorf.	MO.	=	„	Mosel-Ortmannsdorf.	WW.	= „	Wolfsgefärth-Weischlitz.
ChZ.	=	„ Chemnitz-Zwickau.	NM.	=	„	Nossen-Moldau.	ZFÖ.	= „	Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz.
DCh.	=	„ Dresden-Chemnitz.	ND.	=	„	Neustadt-Dürröhrsdorf.	ZH.	= „	Zwickau-Hof.
DChK.	=	Kohlenbahnen bei Dresden.	NG.	=	„	Neumark-Greiz.	ZKl.	= „	Zwota-Klingenthal.
ElN.	=	Betriebslinie Elsterwerda-Nossen.	OD.	=	„	Oschatz-Mügeln-Döbeln.	ZL.	= „	Zittau-Herrnhut-Löbau.
GD.	=	„ Görlitz-Dresden.	OP.	=	„	Olbernhau-Pockau.	ZM.	= „	Zittau-Markersdorf.
GlG.	=	„ Glauchau-Gera.	PB.	=	„	Pirna-Berggiesshübel.	ZR.	= „	Zittau-Reichenberg.
GM.	=	„ Gaschwitz-Meuselwitz.	PlG.	=	„	Plagwitz-Gaschwitz.	ZWEL.	= „	Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau.
GP.	=	„ Grossenhain-Priestewitz.	RCh.	=	„	Röderau-Riesa-Chemnitz.			
GlW.	=	„ Glauchau-Wurzen.	RE.	=	„	Reichenbach-Plauen-Eger.			
HF.	=	„ Herlasgrün-Falkenstein.	RHCh.	=	„	Rosswein-Hainichen-Chemnitz.			
HK.	=	„ Hainsberg-Kipsdorf.							

Anmerkung zu Kol. 13. Von denjenigen Lokomotiven, welche vor 1859 angeschafft sind, sowie von denen, welche später von den Privatbahnen übernommen wurden, konnte der geleistete Rangirdienst seit ihrer Anschaffung nicht ermittelt werden.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven (in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Tonnen.)	Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet*) (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	Bemerk. Die Lokom. liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt)

1. Staats-Eisenbahnen.

a. Lokomotiven für normalspurige Bahnen.

96	B. VI.	Dresden	25	24 638	182	81	227	653 418	193	6 187	952 536	7 584	51 923	LI. XII.
97	"	München	25	43 594	1 421	1 114	235	832 117	346	3 303	987 316	9 998	41 513	CLI. XII.
98	"	Berlin	25	46 751	238	407	295	1 077 987	401	3 035	1 019 947	9 987	45 000	LI. XII.
99	"	Wien	25	41 923	185	123	388	1 001 866	357	1 517	1 067 050	9 321	49 480	
100	"	Prag	25	45 340	1 419	1 097	275	850 317	369	730	1 031 972	6 388	44 189	CLI. XII.
101	"	Mainz	23	44 831	360	404	300	1 056 238	388	2 417	1 011 102	8 649	43 076	LI. XII.
102	"	Darmstadt	23	33 809	1 402	—	242	551 503	253	5 661	1 222 918	9 452	49 755	
13	"	Trier	19	24 510	460	116	142	557 684	203	2 446	788 261	7 444	33 818	BD. LI. XII.
14	"	Cöln	19	54 471	287	6	364	912 568	389	3 738	754 950	11 007	37 658	
66	"	Coblenz	19	33 613	3 534	55	353	774 338	293	489	828 830	9 169	34 724	
67	"	Hannover	19	37 681	144	141	404	955 378	296	1 756	762 331	12 628	33 536	
68	"	Braunschweig	19	32 387	322	—	235	552 950	230	5 745	749 357	9 374	28 930	LI. XII.
164	"	Kufstein	19	47 292	398	406	322	1 121 453	384	1 037	755 006	10 090	30 246	
163	"	Dreihundert	18	32 962	94	81	419	836 159	306	1 804	693 154	6 224	30 568	
165	"	Rhein	18	35 301	1 131	688	200	747 435	280	768	676 244	7 693	27 555	
166	"	Main	18	53 353	403	507	349	1 233 656	434	1 253	762 116	11 024	29 983	LI. XII. CLI.
167	"	Metz	18	25 551	254	379	157	535 256	226	5 263	622 958	4 034	26 108	
168	"	Nancy	18	53 857	1 237	859	349	1 144 022	440	718	730 291	7 777	31 330	
169	"	Strassburg	18	40 806	813	1 063	212	760 313	336	2 444	776 176	5 979	28 077	CLI. XII.
170	"	Paris	18	43 811	2 101	170	394	923 513	357	1 328	704 614	6 271	32 432	LI. XII.
171	"	Carlsruhe	18	55 277	—	4	370	858 649	397	2 551	612 602	4 946	29 054	
172	"	Mühlhausen	18	24 824	197	127	203	603 623	199	1 536	689 408	8 010	31 570	LI. XII. LID.
173	"	Waldenburg	18	58 932	396	517	324	1 374 547	465	601	731 788	7 054	27 673	LI. XII.
174	"	Mylau	18	41 302	215	61	368	839 940	329	4 963	798 703	8 981	32 682	
214	"	Teplitz	15	46 795	278	5	2	936 517	332	3 105	643 578	4 171	30 285	
215	"	Pirna	15	46 703	456	17	10	942 567	336	4 272	708 413	2 122	32 162	
216	"	Bern	15	53 136	354	6	5	1 051 060	386	1 360	659 309	2 478	35 548	GD. DG.
217	"	Luzern	15	52 819	420	19	21	1 044 782	382	1 990	694 603	1 361	33 487	
222	"	Austria	15	51 278	335	6	13	1 024 732	383	2 843	679 131	1 950	35 099	
230	"	Hochkirch	15	48 963	333	4	4	969 328	367	2 551	696 769	2 145	31 624	
11	B. VI.	Kempten	20	39 710	428	57	187	892 855	300	1 429	767 011	8 443	32 977	
12	"	Straubing	20	38 318	388	—	185	909 438	282	3 160	764 759	7 071	36 648	
15	"	Donau	20	33 607	588	5	141	804 055	247	5 148	692 411	6 552	33 679	
22	"	Aschaffenburg	20	35 826	392	10	14	742 213	249	4 562	602 950	4 825	31 467	
145	"	Trient	20	31 625	398	27	133	674 266	241	5 224	697 141	4 204	35 976	BD.
146	"	Botzen	20	21 485	401	33	108	408 428	163	6 436	717 279	5 820	36 884	
147	"	Zürich	20	41 368	457	5	135	933 245	292	2 928	772 493	7 509	32 890	
148	"	Chur	20	35 357	449	1	141	825 417	260	3 657	678 264	4 133	34 550	
149	"	Mailand	20	45 031	423	15	173	1 003 257	326	332	728 003	8 529	30 681	
572	BI. VI.	Lauter	10	9 205	182	245	40	243 187	101	6 613	304 274	1 666	13 878	
573	"	Wurzen	10	38 153	900	651	101	1 046 758	358	1 804	267 763	1 558	14 968	
574	"	Oschatz	10	41 665	736	697	112	1 137 913	371	2 152	370 573	1 913	21 067	
575	"	Wilhelm Einert	10	19 208	492	299	52	539 451	180	4 108	285 031	1 825	14 689	
576	"	Frankenberg	10	34 728	850	506	89	951 799	320	1 309	301 592	1 483	13 570	
577	"	Lissabon	10	26 270	537	384	57	717 765	246	6 263	338 613	1 417	19 878	
578	"	Rom	9	46 262	1 010	752	115	1 272 931	433	689	325 127	1 068	17 614	LBD.
579	"	Florenz	9	52 726	1 384	767	147	1 447 520	451	505	330 465	1 178	20 068	
580	"	Neapel	9	33 074	709	553	126	912 373	301	4 461	334 643	1 152	16 753	
581	"	Düsseldorf	9	38 393	961	605	118	1 074 076	332	2 695	340 761	1 146	18 746	
582	"	Brüssel	9	45 746	888	701	113	1 262 240	386	1 320	329 802	1 140	20 170	
583	"	Wilh. Seyfferth	9	49 407	692	776	145	1 336 020	483	928	311 921	1 119	18 783	
249	H. VI a.	Prometheus	24	42 208	170	52	229	917 520	291	2 401	847 142	8 142	44 455	
250	"	Phaëton	24	39 268	207	63	216	848 459	287	2 563	833 936	8 214	45 306	BD.
257	"	Aurora	23	38 843	287	6	158	803 726	292	1 368	758 067	7 442	44 168	
569	"	Saale	29	12 594	5 312	1 185	1 512	247 276	190	166	764 331	—	56 018	LBD. EIN. I
†570	"	Limmritz	28	18 363	210	7	462	600 271	160	55	676 217	—	54 202	EIN.
571	"	Schlema	28	31 385	792	64	912	989 405	264	500	661 529	—	51 833	EIN. LBD
562	"	Schellenberg	17	33 192	759	309	494	638 194	264	2 577	512 734	—	25 945	
563	"	Riesa	17	41 494	1 218	420	477	791 863	332	262	515 647	—	26 558	LBD. LDD
564	"	Kieritzsch	17	16 140	1 451	509	351	309 445	152	646	502 818	—	27 396	
565	"	Gera	17	34 916	986	322	557	671 189	297	900	546 054	—	25 626	
566	"	Bautzen	17	31 249	920	288	471	629 890	245	1 751	445 186	—	20 151	LBD. LDD. I
567	"	Dahlen	17	41 404	930	336	556	803 243	333	435	513 850	—	26 761	
568	"	Althen	17	32 022	1 101	293	352	643 199	244	1 482	534 610	—	24 841	

†) Die Lokomotive Nr. 570 ward im Monat December zerschlagen.
*) Anmerkung zu Kol. 13 vergl. Titelblatt.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tage.
B. VI a.	Amsterdam	28	12 749	4 644	1 255	1 573	232 845	173	241	704 456	—	53 874		28
„	Siegmar	28	7 881	3 086	936	973	155 244	113	48	651 024	—	46 462	LRD. EIN. RCh.	8
„	Triest	28	7 605	3 201	637	1 106	171 730	119	224	707 065	—	49 047		9
„	Borsig	27	2 094	113	44	24	40 709	21	145	728 646	—	51 034	LRD.	28
„	Weser	27	23 002	1 566	459	676	442 519	199	839	682 061	—	50 616	LRD. LDD.	41
„	Ronneburg	27	8 401	3 308	791	784	159 202	123	141	723 405	—	45 124		7
„	Schmölln	27	10 143	2 484	570	944	176 842	123	436	670 466	—	49 176		33
„	Stein	27	17 723	765	377	579	336 145	167	752	777 649	—	47 985		21
„	Böhlen	27	37 565	1 331	276	476	742 750	272	751	746 755	—	48 771		24
„	Posen	27	22 159	633	190	279	423 787	172	781	751 645	—	54 967		53
„	Lindau	27	38 005	1 034	373	406	732 000	283	624	682 839	—	46 525		49
„	Breitingen	20	33 542	787	291	388	624 935	250	2 332	570 201	—	31 445	LRD. LDD. RCh.	79
„	Mosel	20	22 497	837	216	301	449 295	169	1 051	521 647	—	35 275		58
„	Fährbrücke	20	37 013	525	365	520	718 786	281	927	602 210	—	31 856		45
„	Gustav Harkort	20	38 126	803	353	551	742 267	278	1 015	580 085	—	38 974		30
„	Elberfeld	20	37 248	1 032	330	418	724 916	281	493	633 209	—	30 561		21
„	Weimar	20	31 680	877	246	379	605 338	244	1 001	601 323	—	36 613		95
H. VI b.	Münster	15	23 421	434	443	245	405 206	210	3 904	546 581	7 824	19 454		72
„	Radeberg	15	27 067	548	356	491	505 713	236	3 152	571 710	6 546	19 100	ChZ. RE. ZH.	63
K. VIII b.	Amerika	15	44 934	1 107	519	7	1 014 010	473	1 341	572 435	5 188	31 546		35
„	Wartburg	15	40 345	801	524	5	896 810	402	1 921	552 722	3 747	35 104		71
„	Worms	15	16 756	556	254	12	371 804	170	8 857	557 494	4 246	32 655		123
„	Ems	15	41 043	862	558	6	910 603	420	2 914	559 940	4 662	33 646		59
„	Moskau	15	31 275	741	489	8	869 349	401	1 339	523 932	3 919	35 774	DCh.	42
„	Madrid	15	26 411	991	403	10	611 910	280	6 484	502 953	3 881	32 467		142
„	Warschau	15	39 067	776	541	11	889 683	380	3 511	541 336	4 547	32 310		57
„	Kessler	15	37 295	1 022	489	17	851 707	377	3 251	525 575	4 210	27 999		79
H. III a.	Eisenach	32	18 232	4 197	1 428	1 461	412 030	268	467	525 673	—	83 028	BS. GD.	24
W. III a.	Breslau	32	14 859	3 411	1 319	1 139	336 318	202	2 049	420 063	—	83 039	BS. LZ.	69
„	Wöhlert	32	16 241	3 717	1 446	1 255	380 189	225	1 321	378 896	—	85 858	BS. GD.	57
B. III a.	Waldheim	32	17 640	3 804	1 683	1 394	393 808	222	1 017	554 735	—	62 019		39
H. III.	Kamenz	14	18 027	242	397	1 055	343 172	189	5 432	388 260	12 776	24 301		109
„	Spremberg	14	17 217	324	392	1 074	336 674	175	6 504	335 807	17 193	24 405	KP.	146
„	Röhrsdorf	14	26 237	185	799	1 503	496 338	249	1 612	338 718	22 266	22 632		48
„	Kottbus	14	20 013	234	461	1 122	373 047	189	4 180	391 631	17 987	23 765		124
„	Senftenberg	14	35 136	333	19	10	982 730	292	5 463	562 575	8 680	23 728		147
„	Lübben	14	16 704	3 794	458	899	388 643	246	5 328	379 661	17 504	21 400	GD.	122
„	Sorau	14	4 385	1 622	430	1 763	141 026	120	4 391	349 703	21 090	19 023		103
„	Pulsnitz	14	54 149	239	49	38	1 525 079	461	288	478 673	11 567	26 656		9
„	Fünfhundert	14	24 828	5 533	611	1 354	582 825	332	191	466 653	13 381	27 403	GD. BZ.	3
„	Krieg	14	2 865	1 751	495	1 796	117 784	102	4 942	289 516	17 981	17 530		106
„	Sedan	14	2 779	1 811	526	2 132	119 500	124	3 818	349 824	14 780	20 381	GD.	72
„	Wörth	14	20 377	4 909	576	1 246	483 988	275	2 367	321 575	18 126	21 495		47
„	Kaiser	14	21 841	5 568	681	1 281	527 764	319	955	331 273	11 795	21 160		23
„	Friede	14	20 367	1 519	302	1 248	527 809	226	2 414	433 364	12 602	22 101	BD. GD.	53
„	Marienbad	14	21 307	4 761	589	1 325	510 503	298	892	330 626	16 060	17 992		20
„	Karlsbad	14	20 434	5 246	620	1 263	488 820	283	1 030	376 237	13 451	19 772	GD.	32
„	Alsen	13	46 984	183	23	20	1 346 925	401	1 036	290 682	16 787	18 338		60
„	Düppel	13	34 954	936	186	356	877 200	297	943	226 692	21 026	15 512	GD. BD. BZ.	44
„	Kissingen	13	19 741	701	821	998	2 192 275	326	500	320 315	10 807	22 562	BD.	12
„	Meissen	13	25 115	638	456	584	1 663 933	312	830	351 513	14 428	18 965		21
„	Dux	13	20 223	1 199	324	451	522 254	213	2 143	350 447	14 369	21 657	RCh. ChZ. ZH.	71
„	Borna	13	18 425	348	824	909	2 067 202	298	1 284	353 766	10 363	20 494	BD.	41
„	Frohburg	13	18 459	488	462	1 935	706 319	259	812	542 129	8 673	20 524	LZ. ZH.	10
„	Lobstädt	13	19 495	415	852	1 015	2 120 417	336	316	341 889	12 001	21 251	BD.	14
„	Geithain	13	14 574	1 298	178	1 731	793 469	207	3 961	502 807	10 749	24 146	LZ. ZH. RE.	93
„	Regis	13	38 759	71	58	259	1 030 324	340	5 581	519 356	7 314	20 048	ZH. ChZ.	112
„	Rochlitz	13	42 449	282	295	1 467	1 473 262	376	366	328 037	7 373	18 000	LZ. ZH.	15
„	Penig	13	9 571	2 537	563	1 355	241 292	157	438	243 024	16 881	16 677	GD. BS.	16
„	Wittgensdorf	13	34 104	457	306	1 179	1 209 872	318	1 267	391 226	11 825	16 719	LZ. ZH.	94
„	Narsdorf	13	8 767	347	84	821	549 871	122	7 391	313 305	9 916	17 149	LZ.	223
„	Limbach	13	17 746	734	180	1 798	959 675	246	371	465 070	8 857	20 923		44
„	Rötha	13	18 605	1 599	136	2 122	1 017 797	266	747	392 464	9 014	17 485	LZ. ZH.	37
„	Pegau	13	19 838	1 436	158	2 264	1 078 059	275	495	385 454	11 352	16 895		16
„	St. Privat	13	30 844	275	259	1 003	1 082 133	284	1 078	430 363	8 034	22 385		47
„	Gravelotte	13	326	344	592	2 732	15 836	164	1 487	399 778	11 833	19 401	LZ.	95
„	Bitsch	13	34 576	539	119	712	927 311	310	565	421 917	7 511	14 757	LZ. ZH. LCh.	43
„	Breisach	13	33 362	15	21	391	947 851	288	4 982	483 460	5 571	24 601	ChZ. ZH.	135

† Die Lokomotiven Nr. 545 und 549 wurden im Monat September und Nr. 547 im Monat April zerschlagen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1. Nr.	2. Gattung	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven (in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: 5. Nutz- (Kilometer.)	6. Leer- (Kilometer.)	7. Reserve- (Dienststunden.)	8. Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht: 10. Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Tonnen.)	11. Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: 12. überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	13. im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	14. an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	15. Bemerk. Die Loko liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblat
352	II. III.	Colmar	13	22 604	401	415	1 254	1 042 677	289	4 838	349 749	12 148	14 439	LZ. ZH.
353	"	Forbach	13	42 456	256	126	343	1 099 349	377	1 487	448 962	6 800	21 688	RCh. CAZ. ZH
354	"	Villiers	13	27 992	385	603	1 336	1 253 412	372	575	356 414	9 194	16 063	
355	"	Beaumont	13	20 415	392	396	1 068	916 188	271	3 855	430 686	11 617	13 036	
356	"	Kehl	13	15 829	308	239	680	706 376	190	242	427 663	8 894	14 558	LZ. ZH.
357	"	Pfalzburg	13	28 494	313	580	1 487	1 277 127	344	212	338 448	13 208	18 417	
383	"	Saarburg	13	18 978	172	139	708	912 479	219	100	406 667	9 307	13 974	
384	"	Weissenburg	13	16 314	1 282	138	1 987	909 789	240	545	409 723	9 045	19 733	LZ. ZH. BD.
385	"	Genf	13	19 825	507	733	720	2 176 771	330	1 620	284 686	14 434	17 039	
386	"	Thionville	13	14 447	443	554	621	1 569 399	245	1 155	281 267	7 726	16 068	BD.
387	"	Thann	13	18 284	583	707	802	1 962 167	295	1 388	299 340	15 814	18 829	
388	"	Rosswein	13	46 094	506	27	686	841 740	330	2 470	329 301	12 778	21 327	BZ. ZB.
389	"	Nassau	13	27 364	362	618	453	2 894 786	364	440	289 025	9 757	17 477	BD.
390	"	Nossen	13	23 163	1 432	222	402	524 154	199	500	355 959	6 050	19 005	GD. BZ.
391	"	Rosenthal	13	26 989	448	316	418	1 226 550	286	1 097	296 260	10 905	19 663	BD.
392	"	Wittenberg	13	50 512	84	25	831	923 949	351	737	269 902	15 624	21 560	
393	"	Ulm	13	43 869	147	39	632	792 556	316	2 760	296 332	18 055	19 923	BZ. ZB.
394	"	Brünn	13	43 868	435	26	607	786 229	298	2 902	571 056	4 302	23 823	
395	"	Pilsen	13	48 603	194	37	723	871 892	323	1 658	346 416	12 383	18 968	
396	"	Coburg	13	21 321	1 710	579	1 582	467 021	236	711	376 245	8 964	19 069	BZ. GD. BB.
397	"	Erfurt	13	20 312	1 614	329	1 494	427 158	215	1 194	437 862	6 959	21 203	
398	"	Dessau	12	50 870	196	28	7	1 425 534	427	2 743	484 087	7 302	23 100	GD.
399	"	Torgau	12	21 894	4 856	594	1 396	530 556	297	824	210 721	21 565	18 695	
400	"	Deutschland	12	22 804	2 953	294	706	520 354	254	1 272	290 236	14 850	19 879	GD. BL.
401	"	Hörde	12	2 235	1 731	625	2 437	105 307	125	785	266 273	18 508	16 566	
402	"	Witten	12	21 028	4 614	590	1 344	502 881	277	994	329 001	7 482	20 308	
403	"	Bochum	12	20 703	4 590	614	1 273	497 363	265	2 463	280 643	13 398	21 796	GD.
404	"	Neuss	12	2 852	1 846	619	2 627	122 700	134	17	254 962	16 407	20 091	
405	"	Gladbach	12	23 240	5 571	608	1 468	566 564	336	323	421 054	7 262	22 340	
673	II. III b.	Montevideo	11	35 839	1 357	307	602	994 250	354	2 074	219 832	4 077	12 171	ACh. LW.
674	"	Michigan	11	26 153	8 674	1 367	627	715 240	387	1 061	284 100	5 445	16 906	ACh. DCh. I
675	"	Schwantild	11	34 933	2 710	407	640	966 590	386	2 372	227 820	3 815	14 249	
676	"	Milwaukee	11	21 529	6 511	993	582	525 779	302	3 040	207 504	—	13 454	ACh. DCh.
677	"	Caracas	11	24 319	7 528	1 208	573	640 846	330	2 878	258 643	—	14 873	ACh. DCh. I
678	"	Providence	11	23 450	9 573	1 497	719	607 922	368	1 200	221 174	—	14 379	ACh. DCh.
679	"	Bogota	11	34 811	1 108	322	769	814 507	342	3 219	240 427	—	15 226	ACh.
680	"	New-Haven	11	33 530	196	22	358	1 009 657	361	4 041	223 711	—	12 436	
681	"	Rochester	11	41 988	416	67	563	1 255 093	415	1 369	219 416	—	11 526	ACh. LW.
682	"	Newark	11	35 783	254	21	440	1 094 241	390	3 771	193 898	—	10 997	
683	"	Valparaiso	11	27 466	4 014	774	648	706 270	301	3 658	231 416	—	14 700	ACh. DCh.
495	"	Bahia	8	29 093	2 731	841	492	669 126	247	1 051	269 513	5 385	11 390	RtzFl. DC
496	"	Cuba	8	29 423	2 633	603	1 546	928 830	349	397	254 688	8 165	11 317	GIG. GIW.
497	"	Havaña	8	35 661	2 256	386	1 487	1 024 128	377	1 180	309 914	10 185	12 533	
498	"	Kansas	8	35 021	883	71	1 144	990 355	330	3 978	218 798	10 674	7 929	GIG.
499	"	Kentucky	8	24 160	3 676	893	1 616	830 822	303	1 397	245 987	10 812	10 222	GIG. GIW.
500	"	Memphis	8	31 245	2 713	833	518	766 877	268	3 204	252 447	5 917	9 402	RtzFl. DC
501	"	Prairie	8	54 613	82	5	226	1 330 375	475	1 602	278 548	2 532	12 770	
502	"	Quebec	8	24 116	158	6	101	548 205	216	3 869	317 742	4 839	11 377	LCh.
503	"	Santiago	8	33 519	1 118	187	240	858 990	287	4 116	307 869	2 461	10 675	LCh. RtzFl.
504	"	Tennessee	8	51 621	40	17	215	1 266 638	440	1 773	298 478	2 026	11 864	
505	"	Utah	8	41 914	107	16	166	1 058 461	351	2 635	278 291	5 081	10 661	LCh.
506	"	San Francisco	8	32 223	1 251	216	1 346	941 136	319	2 455	218 538	8 078	8 629	GIG. GIW
26	"	Arkansas	2	33 375	1 294	218	1 301	929 797	352	2 221	51 044	1 712	998	
27	"	Olympia	2	36 291	1 693	154	1 308	863 350	374	652	38 346	1 557	509	LZ. LCh.
29	"	Omaha	2	20 782	3 427	774	1 351	694 104	281	1 855	33 165	1 693	360	GIG. GIW.
33	"	Texas	2	45 795	82	23	174	1 088 889	396	1 361	38 918	587	791	LCh. DCh
552	"	Arizona	2	12 383	592	114	313	620 487	143	67	21 055	721	258	LZ. ZH.
*720	"	Toronto	unter 1	28 029	499	252	789	558 518	261	269	—	—	—	RE.
*721	"	Cordova	"	27 684	339	257	721	643 074	260	240	—	—	—	
*722	"	Ecuador	"	27 595	1 948	518	169	643 856	262	292	—	—	—	
*723	"	Jamaika	"	24 091	224	290	521	610 464	228	279	—	—	—	
*724	"	Jova	"	21 195	1 304	566	695	493 643	246	166	—	—	—	
*725	"	Pueblo	"	21 184	731	335	297	508 016	203	244	—	—	—	RE. ZH.
*726	"	Louisiana	"	18 301	508	213	390	494 992	187	208	—	—	—	
*727	"	Barra	"	22 231	1 032	524	190	556 469	214	266	—	—	—	
*728	"	Satillo	"	20 251	706	305	243	533 076	206	259	—	—	—	
*729	"	Springfield	"	18 804	288	170	543	367 332	179	261	—	—	—	RE. ZH.
*730	"	Topeka	"	24 772	—	—	47	574 665	204	560	—	—	—	RCh. BWC

*) Die Lokomotiven Nr. 720 bis mit 722 kamen im Monat April, Nr. 723 bis mit 726 im Monat Mai und Nr. 727 bis mit 730 im Monat Juni neu in den Dienst.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven (in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tage.
II. III b.	Cartagena	unter 1	26 925	—	34	185	740 373	243	357	—	—	—	ZH. ChZ.	6
„	Loxa	„	9 553	228	164	290	223 554	88	211	—	—	—	GlG. GlW. RP.	5
„	Tampico	„	7 941	134	204	196	146 455	68	194	—	—	—	GlW. RP.	5
K. III.	Ischl	13	47 020	8	88	310	1 245 041	371	2 752	506 573	2 855	25 199	ZH. ChZ.	76
„	Essen	13	32 564	132	36	195	838 329	281	1 695	443 814	3 754	21 547	ZH. ChZ. RCh.	48
„	Gastein	13	19 281	68	190	423	566 033	182	3 187	432 162	7 186	19 293	ZH. ChZ.	75
„	Ragatz	13	30 725	—	44	241	834 526	252	3 023	392 830	4 613	22 883		65
„	Pfäffers	13	25 818	144	207	449	687 714	253	1 511	357 437	10 393	16 260		120
„	Wildbad	13	45 877	72	65	190	1 145 438	374	2 239	462 233	2 329	21 580	ZH. RCh. ChZ.	80
„	Genua	13	51 944	49	69	297	1 329 123	427	1 932	417 005	4 294	26 056		51
K. III b.	Stolpen	11	45 182	123	43	178	1 128 438	383	902	441 315	3 860	19 805	RCh. ACh. ZH.	48
„	Neustadt	11	43 877	79	3	158	1 067 366	367	2 586	463 706	3 607	20 765	RCh. ACh. LW.	56
„	Ebersbach	11	42 007	291	451	939	1 251 042	410	1 696	396 064	9 104	14 824	ZH. ChZ.	34
„	Eybau	11	46 051	15	20	167	1 149 432	394	2 217	478 019	2 586	21 864	RCh. ZH. ChZ.	57
„	Colditz	11	34 820	381	423	941	1 048 795	375	1 543	398 510	6 553	14 321		51
„	Bockau	11	27 472	625	312	793	853 011	272	2 397	343 157	6 899	11 706		71
„	Dohna	11	35 637	149	359	784	1 057 313	342	3 057	400 171	7 086	13 844	ZH. ChZ. SZ. LZ.	67
„	Eibenstock	11	35 734	592	342	907	1 118 013	378	1 587	439 254	6 199	14 130		39
„	Geyer	11	39 319	263	326	793	1 227 494	392	1 535	416 577	6 461	14 890		25
„	Grünthal	11	43 581	240	44	412	1 182 856	405	2 186	435 233	3 760	21 117	RCh. AZ. LW.	35
„	Herrnhut	11	41 203	292	51	274	1 079 176	381	1 903	490 141	3 348	22 960	RCh. LW. SZ. ACh.	52
„	Kohren	11	34 393	141	418	847	1 016 080	356	2 158	293 397	5 263	14 599	ZH. ChZ.	46
„	Hartha	11	41 856	250	134	677	1 238 444	396	1 936	465 942	2 667	23 373	ZH. ChZ. SZ.	36
„	Brandis	11	16 387	426	89	535	637 961	176	2 636	355 333	6 951	15 251		76
Schw. III b.	Boston	12	22 413	3 761	839	1 067	489 804	295	273	352 026	8 174	14 634	RE. ZFÖ. WW.	18
„	Chicago	12	44 524	358	1 250	725	770 720	438	103	350 509	9 499	16 226	ZFÖ. RE.	6
„	Jackson	12	31 289	432	932	1 498	856 654	325	74	331 619	9 821	16 920	WW.	5
„	Montreal	12	16 254	1 677	391	948	543 351	210	212	366 368	9 988	15 208	SZ. WW. ZH. LZ.	18
„	Brooklyn	12	30 229	2 698	780	643	781 150	322	366	323 813	7 718	14 267	RE. SZ. LZ.	27
„	New-York	12	33 158	364	1 011	1 494	917 153	343	37	289 303	12 310	14 589	WW.	2
„	Philadelphia	12	30 520	503	931	1 376	838 532	318	366	346 093	10 415	14 838		21
„	Richmond	12	21 168	1 439	375	724	694 489	224	230	352 920	4 947	13 619	SZ. RE. LZ.	12
„	Washington	12	21 054	1 332	490	977	662 423	235	442	312 265	9 216	12 316	SZ. WW. LZ.	27
„	Cincinnati	12	24 816	732	423	559	429 849	244	710	459 112	4 549	15 092	RE.	38
„	Albany	12	21 413	1 010	267	1 404	638 975	276	460	337 551	6 852	15 626	RE. SZ. LZ.	23
„	Baltimore	12	42 849	508	1 184	734	744 190	391	346	364 730	6 828	15 101	ZFÖ. RE.	21
„	Buffalo	12	31 947	2 229	813	939	653 198	329	389	362 300	9 146	13 573	RE. LZ.	24
„	Charleston	12	31 470	651	974	1 548	880 244	322	175	377 653	10 409	14 821	WW.	18
„	Cleveland	12	28 919	1 911	826	982	674 929	327	162	302 103	8 009	14 427	RE. SZ. ZFÖ.	7
„	Detroit	12	27 845	146	165	762	769 169	272	1 691	361 724	8 163	13 909	RE. SZ. LZ.	42
„	St. Louis	12	41 406	787	1 094	650	724 508	411	537	359 287	4 415	15 343	ZFÖ. RE.	21
„	Mobile	12	9 896	2 816	268	110	261 844	107	1 851	375 492	6 326	13 566	ZH. RE.	74
„	Louisville	12	27 425	387	879	1 159	767 575	278	602	400 410	7 272	14 438	WW.	59
„	New-Orleans	12	34 578	261	241	809	1 071 492	337	1 566	323 384	10 290	13 309	RE. SZ. LZ.	52
„	Ottawa	12	27 841	588	118	531	874 795	277	1 372	331 168	6 266	14 673	ACh. LW. SZ.	39
„	Pittsburg	12	24 587	5 457	1 247	399	564 863	302	1 110	384 736	6 600	13 605	RE. ACh. DCh.	27
„	Madison	10	32 995	279	699	992	588 207	279	1 494	255 192	—	11 888	GlW. RP.	41
„	Maine	10	29 789	560	546	920	630 719	247	1 609	278 814	—	11 500	GlW. GlG. RP.	33
„	Merida	9	32 520	355	220	1 172	619 579	283	1 194	274 990	—	9 471	GlW. RP.	35
„	Margarita	9	30 297	359	747	736	612 161	256	2 475	208 572	—	8 078	GlW. RP. ZH. ChZ.	57
„	Minnesota	9	30 791	80	93	1 158	603 482	261	855	290 898	—	10 854	GlW. RP.	27
„	Montana	9	33 429	110	102	1 030	690 441	281	1 097	270 288	—	10 601	GlW. RP. ZH. ChZ.	25
„	Madeira	9	32 356	290	936	796	565 313	252	1 307	203 455	—	11 808		62
„	Maldonado	9	26 012	152	527	753	441 283	216	1 019	200 747	—	8 731	GlW. RP.	35
„	Martinique	9	37 832	265	1 051	964	681 256	301	376	242 928	—	10 388		7
„	Mendoza	9	35 987	361	901	837	711 137	281	654	281 585	—	10 827	GlW. RP. RCh.	28
III. III b.	Alabama	9	43 005	1 135	531	13	966 836	483	1 322	297 920	1 997	13 932		42
„	Carolina	9	35 284	704	446	32	815 088	348	1 130	305 773	9 525	12 850	DCh.	22
„	Dakota	9	20 836	561	293	410	455 474	237	1 547	278 558	2 454	15 374		48
„	Erie	9	30 930	1 001	594	230	687 544	348	198	318 506	1 964	15 333		5
„	Georgia	9	24 221	3 764	795	1 717	829 926	332	924	239 121	13 255	11 519	GlG. GlW. ChZ.	24
„	Halifax	9	40 665	1 047	436	15	920 145	413	1 882	328 307	2 627	16 196	DCh.	56
„	Jersey	9	40 751	736	590	82	912 747	423	1 315	362 380	1 909	15 408		37
„	Kensington	9	26 591	2 138	759	426	601 897	243	1 024	266 618	6 442	12 705	RtzFl. DCh.	30
„	Lima	9	38 668	1 748	289	1 220	934 319	365	842	318 107	6 869	9 861	LZ. LCh. GM.	68
„	Mexico	9	24 159	2 165	599	428	583 947	208	1 887	245 687	6 157	12 754	RtzFl. DCh.	59
„	Mississippi	9	37 124	1 639	252	1 247	869 395	361	896	289 334	6 824	10 207	LZ. LCh. GM.	66
„	Missouri	9	29 375	2 001	505	1 507	884 670	332	964	257 251	11 916	12 614	GlG. GlW. ChZ.	31

*) Die Lokomotive Nr. 731 kam im Monat Juli, Nr. 740 u. 741 im Monat September neu in den Dienst.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr. der Lokomotiven.	Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
492	II. III b.	Nevada	9	26 804	1 730	115	951	654 186	291	243	216 575	4 496	8 786	LZ. LCh.
493	"	Ohio	9	35 313	3 204	913	543	832 767	314	1 063	272 335	6 184	12 406	RzPf. DCh.
494	"	Panama	9	22 772	3 712	902	1 442	781 906	326	869	229 147	11 827	12 229	GlG. GlW. ChL.
336	C. I.	Zittau	16	1 969	435	320	1 870	42 401	106	700	24 889	40 451	23 578	BD.
1	II. II.	Saxonia	31	3 340	961	464	1 877	68 212	129	59	510 776	—	76 141	DCh.
2	"	Bavaria	31	275	87	349	3 052	25 722	173	2 473	601 698	—	65 294	BD.
3	"	Iris	31	673	750	313	2 359	10 855	113	3 494	607 237	—	70 886	GD.
4	"	Löwe	31	877	863	316	3 038	14 944	137	68	611 522	—	65 498	
41	"	Jaguar	31	189	160	101	762	5 017	40	4 962	500 757	—	65 921	BD. GD.
74	"	Mittweida	31	1 594	1 387	312	3 308	27 832	161	976	632 210	—	62 126	BD. DCh.
42	"	Biber	30	2 554	261	446	2 607	281 348	190	2 461	690 991	—	66 277	BD.
† 43	"	Wallross	30	14 181	211	329	552	1 479 108	197	204	601 424	—	58 027	
47	"	Drache	30	2 656	230	165	1 312	142 702	105	1 225	587 182	—	57 468	LZ. GK.
48	"	Altenburg	30	22 195	1 369	301	1 454	469 372	202	1 131	618 282	—	57 691	ZWLL. ZR.
49	"	Werdau	30	—	—	302	3 619	—	176	96	599 706	—	67 021	BD. DCh.
75	"	Ostrau	30	4 007	771	290	1 762	178 224	147	1 487	593 645	—	56 166	LRD. GK.
50	"	Plauen	29	19 433	666	577	1 476	551 952	239	4 066	547 315	—	60 203	NK.
51	"	Pleisse	29	1 587	185	429	2 750	157 034	169	1 156	552 287	—	58 006	BD.
52	"	Mulde	29	6 635	1 101	208	1 722	129 021	123	3 819	566 272	—	65 197	ZWLL. ZR.
76	"	Stauchitz	29	622	853	246	2 137	10 202	158	5 604	636 574	—	55 131	
77	"	Oberlichtenau	29	604	531	356	3 205	10 623	233	48	616 877	—	60 200	LZ.
78	"	Ernstthal	29	4 094	500	516	2 203	124 308	181	1 575	584 622	—	62 896	NK. DCh.
229	"	Bastei	29	25 199	244	526	457	2 692 483	364	1 163	409 812	—	63 169	BD.
240	"	Lilienstein	29	841	823	305	3 082	13 877	138	143	217 638	—	57 092	GD.
241	"	Spree	29	3 927	4 029	846	3 020	151 717	182	1 213	474 851	—	72 748	BZ.
242	"	Neisse	29	24 032	230	538	444	2 567 221	331	552	629 608	—	84 087	BD.
5	"	Hirsch	28	1 636	1 501	303	3 408	26 713	151	61	539 666	—	59 678	DCh. BD.
10	"	Tiger	28	9 494	265	464	2 162	993 151	252	351	519 837	—	54 466	BD.
79	"	Erlau	28	583	424	580	3 221	24 367	212	46	613 021	—	54 857	DCh. BCh.
80	"	Lichtenstein	28	2 240	678	223	1 418	83 004	119	737	550 080	—	53 462	PIG. LBD.
81	"	St. Egidien	28	20 351	670	619	1 555	576 229	258	2 956	508 232	—	51 048	NK. DCh.
243	"	Atalante	26	18 512	278	438	743	1 957 008	295	946	269 788	—	62 484	BD.
244	"	Pillnitz	26	25 924	1 089	273	1 478	583 721	242	1 116	317 981	—	60 064	ZL. ZWLL.
245	"	Gravenstein	28	1 579	296	227	2 197	32 098	141	1 363	538 934	—	68 607	
246	"	Friedland	28	6 617	1 673	342	1 185	124 395	96	3 274	591 832	—	68 520	ZWLL. GD.
337	"	Hammerstein	28	2 543	1 018	528	2 300	54 993	117	606	491 470	—	59 104	GD. BS.
82	"	Glauchau	27	21 085	780	643	1 615	603 139	277	42	647 699	—	57 291	NK. DCh.
83	"	Schönburg	27	1 197	1 183	372	3 273	40 237	241	19	541 831	—	51 986	LZ.
84	"	Meerane	27	918	855	258	2 250	28 742	178	1 317	560 929	—	48 893	
85	"	Hohenstein	27	16 277	3 562	949	1 223	490 714	251	661	641 640	—	54 816	NK. DCh.
247	"	Mercur	24	31 669	84	260	1 703	634 725	258	84	551 476	29 027	53 416	ZL. ZWLL.
248	"	Uranus	24	23 057	1 671	276	1 133	516 150	204	1 519	491 428	28 034	48 132	ZWLL. ZR.
258	"	Bodenbach	23	24 660	216	538	428	2 360 021	324	963	363 768	29 371	38 467	BD.
259	"	Venus	23	19 511	850	370	1 327	289 873	165	4 445	512 007	24 410	45 360	ZWLL. ZL.
260	"	Tellus	23	12 075	1 257	248	1 274	176 257	129	839	515 485	28 229	42 929	ZWLL. ZR.
261	"	Pallas	22	34 163	339	5	631	423 299	266	832	593 525	23 362	45 737	
262	"	Ceres	22	23 540	272	32	399	296 288	176	184	410 950	25 610	35 750	ND. KF.
263	"	Vesta	22	10 038	621	250	1 455	152 609	143	747	432 297	26 688	40 864	
338	"	Ehrenstein	22	25 815	591	305	1 613	451 310	223	1 266	627 845	25 482	46 505	ZWLL. ZL.
118	"	Treuen	21	29 644	798	29	740	2 040 102	330	2 090	497 158	25 158	24 303	
119	"	Lengenfeld	21	28 817	496	22	644	1 909 360	306	2 263	384 323	31 379	22 001	
120	"	Auerbach	21	38 075	799	35	892	2 615 869	426	860	453 744	29 712	24 990	LZ. ZR.
121	"	Falkenstein	20	40 231	1 089	26	936	2 702 802	486	472	456 484	25 804	25 725	
122	"	Oelsnitz	20	28 392	647	17	640	1 929 727	339	829	473 792	18 419	21 838	
123	"	Schöneck	20	26 235	369	425	2 060	507 949	299	120	453 655	24 430	24 660	
124	"	Adorf	20	23 797	492	321	1 302	462 327	302	778	391 551	21 551	24 587	WK.
125	"	Neukirchen	20	33 305	346	1	1 207	774 642	391	644	340 340	29 547	24 357	
126	"	Elster	20	2 362	2 191	1 031	3 098	64 703	193	1 509	406 842	29 325	24 296	ZR. KK.
127	"	Brambach	20	2 503	2 522	267	2 147	94 910	163	1 246	402 167	31 123	24 734	ZR.
128	"	Franzensbad	20	7 439	2 181	606	495	223 184	131	346	437 900	25 257	24 928	WK. LZ.
129	"	Eger	20	3 927	3 926	739	2 579	144 063	239	451	390 185	30 479	24 845	GlG.
130	"	Bayreuth	20	7 038	3 942	1 042	1 541	187 164	199	138	448 439	16 208	24 460	KK. ZR. WK.
131	"	Amberg	20	2 318	2 264	297	2 523	88 934	184	1 614	499 740	21 419	25 289	ZR.
132	"	Voigtland	20	3 174	3 212	347	2 625	122 899	218	114	541 938	20 745	25 962	
133	"	Osterland	20	31 474	313	60	921	833 044	329	605	465 210	25 935	25 128	WK. KK.
134	"	Landshut	20	16 141	144	6	546	391 973	181	136	431 633	20 252	25 496	
135	"	Passau	20	10 760	10 038	1 957	1 007	289 497	280	889	528 112	17 368	28 945	KK. ChLL.
136	"	Linz	20	10 986	9 995	1 755	773	301 851	265	852	509 167	13 282	27 340	

†) Die Lokomotive Nr. 43 wurd im Monat November ausgelegen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven (in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tage.
H. II.	Odin	20	21 098	204	443	409	2 283 254	320	2 547	484 004	19 241	41 894		44
„	Thor	20	12 546	365	285	243	1 307 015	189	7 033	515 227	17 742	35 981	BD.	182
„	Baldur	20	23 387	304	544	383	2 517 849	349	1 622	530 604	16 480	39 664		53
„	Freia	20	15 503	1 095	263	1 873	284 083	183	1 460	489 534	19 772	44 751	ZWEL. ZL. ZR.	34
„	Iduna	20	32 279	67	208	1 837	642 512	284	68	515 732	27 632	40 134	ZL. ZWEL.	2
„	Mandau	20	24 555	1 181	491	1 697	334 264	205	1 066	579 136	21 409	41 568	ZWEL.	31
„	Atlas	19	23 712	260	570	398	2 504 919	344	2 411	433 714	15 612	35 674		47
„	Vulcan	19	7 139	270	136	131	740 894	113	8 342	401 438	16 320	33 671		229
„	Titan	18	20 615	282	508	450	2 160 171	286	3 368	489 480	15 685	34 501	BD.	77
„	Cyclop	18	27 963	348	597	470	2 967 308	389	204	438 683	11 837	32 680		5
„	Amazone	18	23 289	331	577	409	2 525 838	346	1 255	361 581	19 818	32 827		54
„	Carl d. Grosse	18	20 773	2 328	1 292	1 522	377 143	284	255	459 898	15 135	39 190		11
„	Centaur	18	11 853	2 175	620	806	221 527	180	4 831	439 621	20 350	29 485	KP. BD.	142
„	Gigant	18	23 271	3 214	1 369	1 232	420 064	324	703	391 145	13 903	35 551		31
„	Triton	18	20 754	2 865	1 256	1 141	374 049	275	1 451	403 960	13 501	34 601		42
„	Boreas	18	20 628	2 919	1 523	1 227	383 614	268	1 817	448 560	19 753	33 373	KP. BD. BS.	37
„	Argo	17	14 321	1 958	551	1 356	264 861	199	1 021	407 533	18 530	29 223	KP. BD. GD.	48
„	Jason	17	7 570	1 507	336	470	133 547	114	7 463	401 273	21 586	27 150	KP. BD.	214
„	Hochwald	17	30 312	123	247	1 550	609 421	249	809	516 357	16 466	39 656	ZL. ZWEL.	19
„	Lausche	17	23 727	1 068	462	1 811	333 840	216	651	550 184	15 583	36 336	ZWEL. GD.	24
W. II.	Büffel	33	2 770	2 413	413	2 653	111 497	198	104	564 196	—	73 231	ZH. LZ.	6
„	Salamander	33	2 526	1 975	301	2 622	99 544	180	447	539 383	—	80 393		35
B. II.	Leipzig	30	3 868	502	324	2 117	156 175	159	4 403	461 616	—	58 658		84
„	Zwickau	30	4 825	250	386	2 920	221 821	210	323	477 675	—	55 449	EIN. LRD.	7
„	Hof	30	1 019	188	184	1 199	26 041	95	653	506 890	—	50 112		52
B. II a.	Delphin	33	—	106	8	65	—	6	—	603 089	—	53 923	LRD.	2
„	Vampyr	33	323	118	308	2 351	5 459	149	421	528 842	—	53 089		46
„	Kötzschenbroda	29	112	116	335	3 012	3 360	158	105	497 623	—	49 336	LRD.	6
„	Basel	27	—	83	4	40	—	2	71	428 696	—	39 710	DCh.	12
„	Röderau	27	—	83	214	2 008	—	108	37	472 585	—	40 408		7
„	Oder	26	38	—	302	2 911	1 427	160	25	406 605	—	35 919	LRD.	2
„	Oederan	26	516	181	308	2 373	14 609	141	645	406 554	—	35 297		32
„	Neckar	26	—	83	57	511	—	31	22	447 430	—	43 151		5
K. II.	Borsdorf	19	34 204	1 957	330	1 056	909 619	321	809	481 500	—	33 277		74
„	Leisnig	19	16 295	1 196	524	1 404	453 667	224	834	401 668	—	26 992		72
„	Deutschenbora	19	34 810	1 661	459	1 091	939 163	318	235	477 053	—	33 107	LDD. NM. EIN.	5
„	Grossbothen	19	29 899	1 880	523	1 035	810 929	294	370	373 756	—	32 307		30
„	Lichtenberg	19	34 329	1 600	351	1 074	929 913	324	954	524 437	—	31 973		69
„	Grimma	19	24 471	3 421	944	1 086	636 667	290	2 180	480 346	—	33 014	LDD. RCh.	70
„	Tanndorf	19	24 488	3 428	884	1 157	659 298	291	1 386	474 015	—	32 812		69
„	Sayda	19	6 589	1 625	409	932	234 774	134	161	425 624	—	28 967	RCh. LDD. LRD.	12
„	Grossenhain	19	19 680	991	496	1 897	571 389	261	164	468 367	—	36 215	LDD. EIN. NM.	7
„	Zella	19	30 873	218	458	1 006	796 247	294	962	439 876	—	37 352	LDD.	56
„	Pest	18	31 263	1 560	260	810	841 292	275	2 950	502 642	—	29 399	LDD. NM. EIN.	83
„	Priestewitz	18	14 757	281	409	1 990	419 032	251	410	525 452	—	33 376		17
„	Coswig	18	27 352	332	409	944	708 944	253	2 462	481 273	—	31 496	LDD.	88
„	Mannheim	18	29 112	84	411	1 009	767 706	253	2 089	540 244	—	35 003		77
„	Dortmund	17	32 740	1 668	384	934	899 816	317	2 476	538 736	—	27 239	LDD. NM. EIN.	89
„	Minden	17	28 164	3 905	1 092	1 305	738 820	324	452	353 733	—	26 731	LDD. RCh.	23
„	Gotha	17	30 354	1 413	299	947	800 305	283	1 600	547 963	—	25 687	LDD. NM. EIN.	87
„	Aachen	17	32 087	171	488	1 090	829 708	335	980	439 695	—	28 463	LDD.	54
„	Giessen	17	34 963	1 761	369	1 088	958 367	318	2 060	502 977	—	27 829	LDD. NM. EIN.	58
„	Ortrand	17	26 024	3 306	1 059	1 220	680 440	304	723	428 557	—	25 080	LDD. RCh.	41
„	Moldau	11	25 045	1 929	1 067	738	637 497	277	2 291	256 413	—	15 255		103
„	Ruhland	11	27 182	417	369	920	686 936	315	2 503	263 543	—	18 405		90
„	Kohlfurt	11	24 256	1 846	1 007	743	624 645	262	2 607	339 697	—	17 863	LDD.	116
„	Triebisch	11	23 051	2 083	961	676	593 813	246	2 739	338 138	—	19 471		121
„	Esslingen	11	26 332	2 566	1 017	786	694 695	290	2 607	302 775	—	19 758		97
„	Lohmen	10	5 752	604	380	1 503	145 025	148	2 592	238 962	7 946	13 950	LDD. LRD.	146
„	Gmunden	10	5 716	756	365	2 551	271 985	231	129	211 785	11 284	13 890	LRD. EIN. LDD.	16
„	Gratz	10	22 968	2 170	987	1 372	623 227	311	530	210 730	10 412	16 054	LDD.	27
„	Miltitz	10	25 002	2 092	717	765	688 319	271	1 529	144 067	13 644	12 081	LDD. NM. EIN.	100
Schl. II.	Heidelberg	10	36 621	95	1	751	1 997 833	415	696	262 129	—	16 952	LZ.	48
„	Cassel	10	7 215	2 326	194	558	275 022	124	1 946	98 645	—	13 907	LZ. ZH. WM.	152
„	Falkenau	10	36 060	103	1	621	1 948 741	393	433	116 769	—	15 090	LZ.	28
„	Frankenstein	10	8 331	1 758	309	1 989	411 119	205	563	135 412	—	12 787	LZ. ZH.	36
„	Wolfsgefärth	10	34 413	191	6	624	1 940 888	390	724	226 249	—	15 723	LZ.	53
„	Weischlitz	10	4 361	1 750	298	1 791	192 599	167	897	203 656	—	15 744	ZH. LZ.	103

†) Die Lokomotiven Nr. 46 und 622 wurden im Monat September, Nr. 38 im Monat Januar, Nr. 621 im Monat Februar und Nr. 625 im Monat April verschlagen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt)	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerk. Die Lokos liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblat
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
669	Schi. II.	Berga	10	2 466	1 758	201	2 170	93 105	158	2 470	209 874	—	15 993	ZH. LZ.
670	„	Elsterberg	10	34 501	54	7	606	1 933 588	376	678	164 811	—	16 406	LZ.
54	II. IVb.	Hundert	27	12 417	1 378	400	1 322	388 822	216	320	805 137	—	53 527	SZ. LZ. RCh
55	„	Wiesenburg	27	2 326	286	117	1 158	74 933	110	5 049	747 904	—	46 706	
56	„	Hartenstein	27	3 533	1 520	271	1 945	123 747	177	— [1]	544 193	—	47 179	SZ. LZ.
57	„	Aue	27	9 168	895	315	1 788	300 281	198	160	604 931	—	53 555	
109	„	London	22	11 363	96	180	1 675	421 354	226	584	575 666	12 766	37 812	SZ. LZ.
110	„	Annaberg	21	488	290	312	2 141	18 480	149	3 974	581 184	10 570	39 720	ChZ. EIN.
111	„	Buchholz	21	9 702	394	142	1 130	400 123	167	3 675	501 908	17 407	28 256	SZ. EIN.
113	„	Augustusburg	21	7 664	1 193	367	1 216	203 196	150	827	493 744	10 428	38 948	GlW. LCh.
114	„	Scharfenstein	20	2 791	2 045	365	507	88 642	88	1	556 152	11 115	39 497	RtzFl. OP.
115	„	Waldkirchen	20	17 646	306	152	1 500	402 514	229	40	529 866	8 104	35 330	HF. EIN.
116	„	Wolkenstein	20	5 946	318	154	1 708	95 089	156	3 664	566 138	9 858	35 841	
117	„	Flöha	20	14 692	1 806	79	612	253 780	170	3 405	537 438	8 013	35 827	HF. SZ.
175	„	Wiesa	18	30 203	318	69	763	783 679	296	639	643 880	8 345	27 624	HF. SZ. LZ
176	„	Cainsdorf	18	36 573	28	57	810	998 462	361	55	454 752	9 423	29 955	
342	„	Hilbersdorf	13	12 372	795	654	1 942	294 034	260	1 596	431 540	5 197	24 343	WA. ACh.
343	„	Komotau	13	17 971	1 066	854	1 225	400 645	253	239	401 624	5 582	25 134	WA. ACh. RC
344	„	Schlettau	13	26 349	1 390	281	1 122	884 961	335	1 009	283 401	13 595	16 792	
345	„	Wilkau	13	17 584	1 264	269	703	583 959	227	891	288 138	15 907	18 476	SZ. EIN. LZ
346	„	Saatz	13	14 325	1 788	297	1 208	482 881	224	953	300 003	16 965	15 471	
347	„	Weipert	13	16 271	1 054	628	1 135	371 780	239	1 084	372 773	5 526	22 828	WA. ACh.
231	II. Va.	Glückauf	30	9 468	2 294	57	2 171	337 193	180	813	515 178	—	72 886	
232	„	Richard	30	1 382	713	224	2 479	34 578	141	47	435 964	—	65 779	DChK.
233	„	Tharandt	30	9 706	2 284	87	2 281	343 964	177	413	516 371	—	67 494	
234	„	Neue Hoffnung	22	872	346	249	1 650	31 262	99	18	290 300	—	41 168	
25	II. VII.	Euler	17	1 175	666	577	3 040	44 190	218	890	262 768	21 105	25 123	DCh. ACh.
181	„	Mariotte	17	316	276	345	1 888	14 155	143	3 367	250 563	19 534	19 558	DCh. ChZ.
281	„	Abrah.G.Werner	17	28 721	1 315	349	888	440 594	291	2 285	416 796	15 182	35 024	
282	„	Heinr. Cotta	17	29 074	1 385	271	890	452 048	291	2 359	378 502	10 685	35 452	
283	„	Wittekind	16	29 554	1 359	322	911	453 094	299	1 105	379 880	10 794	30 628	BS.
284	„	Friedr. d. Weise	16	33 837	1 658	274	1 017	515 973	332	790	370 292	10 708	30 679	
285	„	Kurfürst Moritz	16	34 532	1 470	364	1 040	525 712	333	853	435 408	14 998	31 805	
286	„	August d. Starke	16	31 697	1 302	251	951	493 725	339	1 141	455 243	13 836	29 086	
655	„	Keppler	11	4 738	2 757	712	1 420	175 238	159	1 543	158 068	—	11 860	RCh. LCh.
656	„	Watt	11	19 428	6 691	1 042	251	376 648	323	2 411	212 408	—	14 431	DCh.
657	„	Fulton	11	21 151	7 362	1 197	262	420 846	342	2 377	211 559	—	13 186	
658	„	Leibnitz	11	28 040	2 573	157	1 319	687 358	401	750	225 151	—	12 076	ZFÖ.
659	„	Siegfried	11	10 968	4 625	1 221	1 366	455 613	243	1 699	156 703	—	14 182	RHCh. LCh. HW
684	„	Breithaupt	11	12 574	4 401	674	1 054	255 129	231	1 042	157 405	—	12 424	DCh.
685	„	Humboldt	11	10 790	4 444	926	1 132	443 725	223	2 349	165 359	—	14 824	RHCh. LCh. HW
686	„	Bernoulli	11	10 697	3 279	1 078	934	416 542	207	3 580	185 560	—	12 862	RHCh. LCh. R
687	„	Liebig	11	21 942	7 759	1 120	277	426 345	340	2 189	234 516	—	14 210	DCh.
660	„	Schill	10	8 771	3 009	804	1 489	347 479	207	2 683	110 606	—	14 048	RHCh. LCh. HW
661	„	Volta	10	26 523	2 677	160	1 224	670 427	387	1 171	233 353	—	12 431	ZFÖ.
662	„	Blücher	10	12 079	5 848	1 153	1 279	478 968	259	887	141 013	—	12 663	RHCh. ChAA. I
671	„	Hengist	9	19 912	2 638	175	840	483 372	283	391	182 569	6 534	9 528	ZFÖ. ZH.
672	„	Horsa	9	26 256	2 468	146	1 064	661 917	367	857	227 594	7 635	10 840	
182	Schw. VII.	Otto d. Reiche	16	628	474	471	2 662	24 026	186	774	261 524	14 602	26 145	DCh. LCh.
183	„	Friedr. d. Streitb.	16	286	222	399	2 194	13 866	156	2 472	227 085	20 789	26 994	DCh. ChZ.
184	„	Albr. d. Beherzte	16	5 293	4 872	977	1 319	188 791	200	1 688	320 229	12 939	30 185	RtzFl. DCh
185	„	Luther	16	6 417	3 679	1 020	1 370	206 364	214	1 753	282 528	15 728	24 636	DCh. NM. A
186	„	Stephenson	16	7 699	6 208	825	1 982	274 964	274	1 068	196 719	26 001	26 988	DCh. ACh.
187	„	G. E. Lessing	16	1 251	845	565	3 152	51 269	230	163	218 944	19 684	26 458	ACh. LCh.
188	„	Haus Wettin	16	8 018	7 013	831	1 941	298 747	306	966	253 222	18 981	26 481	RtzFl. DCh.
189	„	Herschel	16	8 004	5 506	905	1 654	275 423	261	1 263	200 323	19 864	25 366	DCh. RCh.
190	„	Melanchthon	16	7 817	1 626	663	1 144	349 525	202	3 180	197 400	13 057	24 409	HWCh. LCh.
191	„	Barb. Uttmann	16	7 291	5 677	994	2 013	254 531	295	1 039	145 109	18 840	27 672	DCh. ACh.
60	II. V.	Reichenbach	26	25 458	72	8	805	1 735 088	358	1 008	692 229	13 494	59 895	RtzFl. ACh.
61	„	Hamburg	26	24 849	268	—	1 012	1 551 347	390	4 829	650 167	12 535	53 601	GlG. StE. C
62	„	Magdeburg	26	21 194	463	—	627	1 296 004	358	2 521	572 045	12 850	67 325	RtzFl. NM. A
63	„	Gebhardsberg	26	22 381	1 863	12	403	1 331 641	327	2 705	706 736	11 743	58 419	LCh.
90	„	Nürnberg	26	17 609	140	20	338	1 157 993	253	2 142	709 145	13 816	56 813	HWCh. RHC
91	„	Reuth	26	14 830	—	—	356	995 310	213	9 089	556 085	12 151	71 524	LCh. RCh.
92	„	Bremen	26	21 634	848	8	866	909 034	241	5 005	638 117	17 111	53 428	BZ. ZR. ZW
93	„	Frankfurt	26	11 747	93	86	240	712 905	174	10 891	613 807	14 192	52 737	HWCh. LCh. RH
94	„	Crimmitschau	26	20 333	329	94	543	837 087	321	2 279	586 142	17 479	56 642	NM.
95	„	Bamberg	26	31 502	920	23	1 141	1 323 231	339	1 714	673 957	16 566	57 115	BZ. ZR. ZWR

[1] Durch zurückgewonnenes Material ergab sich ein Erlös von 60 Mark, welcher von den seit der ung aufgewendeten Reparaturkosten gekürzt ist.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven (in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven: liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tage.
7	H. V.	Falke	24	28 915	468	8	1 058	1 821 149	449	2 288	599 844	14 519	51 020	GlG. LCh. StE.	54
8	„	Schwan	24	25 274	85	16	905	1 737 483	375	2 526	742 573	14 252	44 589	RtzFl. ACh.	48
9	„	Bär	24	12 506	3 438	660	1 752	684 354	272	1 056	652 939	19 868	34 382	BD. DCh. LRD.	42
3	„	Regensburg	24	27 273	146	12	959	1 844 058	404	1 075	689 143	15 147	47 218	RtzFl. ACh.	13
4	„	Salzburg	24	27 055	497	—	733	1 529 717	437	2 079	726 092	17 293	47 870	LCh. NM. RCh.	68
1	„	Granaten	24	11 298	276	1 575	2 263	605 766	233	672	379 387	30 890	51 270	GD. DCh.	23
2	„	Edle Krone	24	11 178	10 711	1 647	162	289 174	387	3 520	423 847	16 009	46 231	DCh.	77
3	„	Silberblick	24	9 218	2 721	429	910	442 105	195	308	387 389	22 971	45 050	DCh. BD.	14
5	„	Innsbruck	23	15 441	803	68	656	622 202	176	2 721	560 714	10 815	36 399	ZR. BZ. ZWBL.	104
6	„	Augsburg	23	18 703	70	—	318	1 140 772	263	3 890	670 757	10 603	47 790	DCh. LCh. RCh.	73
7	„	Würzburg	23	29 457	103	—	665	1 905 400	425	1 328	701 874	12 265	44 100	LCh. RCh.	25
4	„	Himmelfahrt	23	12 014	11 628	1 838	167	315 530	415	1 034	473 587	13 306	54 076		47
5	„	Goldne Pforte	23	10 383	10 090	1 824	156	269 547	359	3 773	536 814	14 132	46 420	DCh.	86
6	„	Freudenstein	23	11 478	6 151	1 106	217	464 843	313	1 248	519 310	16 205	55 324		43
8	„	Neumark	20	33 547	882	37	506	1 764 620	479	509	531 626	11 557	35 429		16
9	„	Netzschkau	20	17 526	857	20	238	896 796	255	691	664 323	6 590	37 521	ZH. RE. LZ.	52
0	„	Herlasgrün	20	29 912	637	9	397	1 556 845	390	886	608 275	11 901	32 747		60
1	„	Heidelspitz	20	22 320	713	11	295	1 169 033	325	837	675 576	9 872	33 333		91
2	„	Mehltheuer	20	26 226	183	—	637	1 383 946	377	2 494	669 799	13 683	29 185	RE.	100
3	„	Abendberg	20	29 338	860	20	367	1 512 592	403	466	567 574	12 021	36 963	ZH. RE. LZ.	54
4	„	Bellalp	20	21 505	4 738	68	329	1 075 626	333	837	558 677	12 863	30 821	ZH. RE. WW. LZ.	37
1	„	Bellhorn	20	37 120	87	—	539	2 103 656	547	1 206	614 674	8 806	43 342	DCh. ChZ.	29
2	„	Birghorn	20	26 063	2 450	30	467	1 516 812	357	1 288	488 283	14 332	40 541	LCh.	92
4	„	Bötzberg	20	36 581	10	—	658	2 279 874	553	998	540 264	15 162	38 886	LCh. DCh. RCh.	41
5	„	Stockhorn	20	27 430	849	33	954	1 131 280	287	1 485	587 224	13 230	35 912	ZR. BZ. ZWBL.	52
6	„	Bundalp	19	18 028	757	87	595	810 056	245	812	439 991	16 533	33 762	GD. ZR. BZ. BS.	40
8	„	Breithorn	19	32 999	4	—	708	2 078 853	481	744	510 812	16 208	35 926	LCh. RCh. DCh.	23
9	„	Klausen	19	32 031	224	—	487	1 830 884	483	2 186	454 735	11 698	39 545	DCh. ChZ.	79
2	„	Dündengrat	19	18 960	2 202	345	397	959 566	317	617	533 753	12 582	38 140	KP. GD. BZ.	27
7	„	Sulzfluh	17	27 085	951	14	362	1 395 626	370	539	513 528	7 943	32 099	ZH. RE. LZ.	26
0	„	Feehorn	17	23 218	56	6	383	1 356 842	321	4 319	449 463	8 892	34 097	DCh. GlG. ChZ.	126
3	„	Mont Collon	17	18 846	2 570	265	449	1 102 635	360	942	464 191	9 817	32 557	KP. BZ.	40
7	„	Franzenshöhe	17	26 438	2 615	457	421	1 500 622	424	1 197	467 866	11 251	30 015	KP.	21
0	„	Fornopass	17	33 694	701	25	434	1 731 779	471	406	544 224	8 637	26 023	ZH. RE. LZ.	26
1	„	Sattelhorn	17	25 726	2 548	387	471	1 514 647	422	2 185	458 448	8 821	30 578	KP.	31
7	„	Contoberg	17	8 638	2 242	567	1 299	512 447	199	5 666	265 607	18 783	27 859	BD. DCh. LRD.	113
8	„	Glyshorn	17	25 892	580	187	700	1 154 705	412	1 676	444 921	12 060	37 113	NM.	39
9	„	Untersberg	17	23 951	2 118	384	370	1 304 346	397	1 487	403 976	8 413	33 539	KP.	40
0	„	Sustenhorn	16	12 555	3 916	749	1 840	661 883	283	793	256 947	20 645	28 376	BD. DCh. LRD.	27
2	„	Mönch	15	18 792	2 577	41	532	700 680	333	1 283	425 949	8 690	32 759	BS. DCh. GD.	23
7	„	Taunus	15	36 081	307	3	560	2 024 228	585	1 041	446 764	8 049	35 465	DCh. ChZ.	31
8	„	Semmering	15	20 979	3 100	27	583	699 265	392	434	425 884	7 706	30 493	BS.	19
9	„	Gotthard	15	17 384	1 787	320	2 193	1 018 127	306	58	309 121	13 512	29 206	BZ.	1
0	„	Simplon	15	27 252	2 568	334	417	1 534 357	458	1 054	458 088	6 756	31 356	KP.	24
1	„	Splügen	15	37 048	37	8	525	2 134 904	563	601	443 153	7 093	32 251	DCh. ChZ.	27
2	„	Jungfrau	15	17 842	3 356	381	512	859 160	299	401	492 133	8 239	29 053	DCh. BZ. ZR.	29
3	„	Spessart	15	16 595	1 353	309	2 246	954 031	299	767	413 376	14 822	28 452	BZ.	21
7	„	Pöhlberg	14	10 131	1 805	59	377	348 356	187	4 683	372 530	6 669	26 632	BS. GD.	94
8	„	Pabststein	14	26 895	984	15	1 015	1 115 129	308	4 235	356 773	8 976	25 972	BZ. ZR. ZWBL.	68
2	„	Landskrone	14	13 688	1 225	269	1 868	781 846	239	133	340 732	9 917	26 001	BZ.	7
1	„	Aetna	10	35 552	230	243	769	1 824 191	544	431	308 859	7 525	12 839	ZH.	36
2	„	Dolomit	10	26 899	147	—	399	1 579 002	392	912	298 826	4 985	12 442		49
3	„	Faulhorn	10	25 281	141	—	348	1 471 619	374	530	308 279	4 073	11 462		60
4	„	Hochjoch	10	28 397	129	—	437	1 647 731	416	668	264 319	4 031	12 571		58
5	„	Julier	10	33 975	143	14	740	1 978 596	535	165	270 957	3 908	14 363		12
6	„	Leopoldsberg	10	30 248	90	—	498	1 757 818	447	441	288 807	3 631	12 236		27
7	„	Matterhorn	10	32 819	243	3	541	1 892 869	457	293	292 823	4 278	14 650		25
8	„	Ortler	10	27 452	159	9	470	1 613 273	405	819	290 805	4 238	12 894	ChZ. ZH. LZ.	48
9	„	Finstermünz	10	28 031	63	—	391	1 618 259	407	558	201 602	3 419	12 957		71
0	„	Niederwald	10	27 568	72	—	423	1 580 495	407	619	294 475	4 422	11 599		66
1	„	Rheinstein	10	27 217	199	—	465	1 555 578	375	464	266 473	4 318	13 621		65
2	„	Rosstrappe	10	26 276	104	5	413	1 601 587	395	962	297 416	3 972	12 862		84
3	„	Waldspitz	10	28 540	67	2	392	1 662 519	414	590	277 912	3 595	13 653		62
4	„	Vesuv	10	21 214	138	53	736	702 482	292	288	284 732	4 221	12 888	WM. ZH. LZ.	7
8	„	Heiligenberg	9	24 133	296	333	1 477	895 696	372	736	123 924	5 890	8 909	WM. ZH. LZ.	34
9	„	Jeschken	9	25 756	280	335	1 886	816 401	401	366	126 504	5 609	7 937	WM. LZ.	24
0	„	Inselsberg	9	32 134	609	112	1 281	1 412 559	483	472	192 372	7 257	9 174	WM. ZH. LZ.	24
1	„	Rabenkopf	9	32 440	749	41	931	1 426 539	484	378	178 041	6 594	9 584		29

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven- Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven- Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Tonnen.)	verbraucht: Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	Bemerkungen: Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden (Tage)
712	H. V.	Valtenberg	9	32 286	701	26	1 043	1 422 349	470	387	205 241	7 233	9 711	WM. ZH. LZ.	29
507	„	Bernkogel	9	34 983	641	6	1 396	1 536 941	507	200	231 881	3 733	10 636	WM. ZH. LZ. WW.	9
508	„	Fuchsberg	9	15 459	148	74	564	689 356	233	1 593	227 548	3 541	9 081		37
509	„	Grossglockner	9	23 226	474	41	714	1 032 645	337	453	233 702	6 444	9 989		52
510	„	Kaiserkrone	9	21 780	66	—	401	1 386 435	303	3 921	244 024	6 285	10 950		148
511	„	Monte Baldo	9	17 995	66	—	328	1 127 803	251	5 934	253 636	5 513	8 710	RCh. ChZ.	181
512	„	Monte Cristallo	8	22 301	181	—	436	1 386 227	297	6 531	250 537	6 291	8 768		136
513	„	Rheinfels	8	16 351	181	—	292	1 041 288	249	1 319	239 958	5 364	10 668	RCh. ChZ.	99
210	„	Tausend	7	46 287	312	7	379	2 571 204	501	1 009	251 035	2 181	11 879		16
211	„	Fichtelberg	7	28 457	32	19	279	1 697 301	298	213	249 303	2 387	11 096		4
332	„	Montblanc	7	42 530	121	—	485	2 778 188	499	1 194	265 264	2 909	10 802		44
333	„	Wellhorn	7	18 981	151	380	677	1 111 999	222	1 328	268 340	2 383	9 650	GD.	62
334	„	Sentis	7	42 718	191	—	458	2 916 225	483	1 267	271 371	2 914	10 771		35
335	„	Eiger	7	18 141	—	14	177	1 016 236	186	1 001	245 651	2 115	12 253		48
358	„	Auersberg	7	45 163	5	—	350	2 567 148	467	880	238 237	2 095	11 807		30
359	„	Colmberg	7	23 886	399	—	257	1 570 556	312	1 733	187 184	1 505	12 145	LRD. RCh. LDD.	71
360	„	Kahlenberg	7	28 987	299	—	486	1 734 128	398	2 239	193 134	1 573	8 789	RCh. ChZ.	81
361	„	Greifenstein	7	27 482	609	—	343	1 987 534	335	1 182	165 613	1 258	9 661	LRD. LDD.	70
362	„	Katzenstein	7	31 027	83	—	542	1 899 988	428	2 567	183 185	2 329	7 429	RCh. ChZ. LRD.	72
363	„	Sandberg	7	23 574	1 155	37	255	1 771 426	329	2 523	189 269	1 503	9 321	LRD. LDD. LCh.	93
227	„	Keilberg	3	24 954	372	—	232	1 818 944	313	2 121	97 001	778	2 210	LRD. LDD.	61
613	„	Waldstein	3	23 595	316	15	247	1 693 804	299	604	94 417	846	2 567	LRD. LDD.	90
617	„	Titlis	3	42 840	98	3	375	2 841 315	486	1 562	127 034	990	3 670	GD.	54
620	„	Silberhorn	3	10 643	116	101	665	344 325	170	1 243	79 266	2 171	1 187	WM. ZH. LZ.	43
626	„	Aarjoch	3	42 174	448	3	418	2 415 879	448	1 419	123 190	1 053	3 933		54
715	„	Riesenberg	1	43 312	150	6	394	2 524 506	437	679	6 099	62	214	GD.	42
716	„	Stürmer	1	35 068	43	—	330	2 011 061	345	1 459	6 026	79	210		101
717	„	Wieselstein	1	36 412	123	—	321	2 038 732	364	1 207	5 004	59	206		91
718	„	Hekla	unter 1	30 497	250	—	529	1 906 430	433	139	—	—	—	RCh. ChZ.	21
719	„	Hohentwiel	„	24 105	96	—	314	1 426 941	357	244	—	—	—	ZH. ChZ. LZ.	63
736	„	Känzli	„	—	—	—	—	—	—	189	—	—	—	—	—
737	„	Karwendel	„	—	—	—	—	—	—	252	—	—	—	—	—
738	„	Jochalm	„	18 518	219	—	279	1 079 858	262	52	—	—	—	ZH. ChZ. LZ.	—
739	„	Stromberg	„	18 140	72	—	362	1 083 260	264	77	—	—	—		91
322	Schw. V.	Pilatus	14	21 070	589	1	247	1 044 871	341	4 419	431 204	6 695	18 816	ZH. RE. LZ.	77
323	„	Furka	14	30 837	1 016	16	340	1 594 752	439	3 175	402 322	3 667	19 085		48
324	„	Harz	14	33 572	212	—	1 437	2 023 890	520	1 227	402 767	6 544	18 775	WW.	108
325	„	Monte Rosa	14	24 761	742	13	321	1 265 795	381	4 530	425 238	3 946	20 164	ZH. RE. LZ.	75
326	„	Wetterhorn	14	29 054	759	25	341	1 439 576	403	4 965	428 298	4 920	19 088		108
327	„	Bernina	14	26 288	377	20	597	1 388 717	388	5 067	423 325	4 435	19 565	RE.	38
328	„	Schreckhorn	14	20 874	32	—	488	1 360 091	292	2 513	367 618	7 696	29 088	LCh. RCh.	50
329	„	Zermatt	14	21 946	1 881	19	464	1 344 024	315	680	405 229	6 661	26 135	LCh.	73
330	„	Tödi	14	16 823	1 935	83	350	1 007 930	288	1 267	279 111	4 148	17 084	HWCh. RHCh. DCh.	15
331	„	Grimsel	14	32 847	3 375	51	827	1 932 617	463	498	267 272	4 636	19 669	LCh. ZH. ChZ.	1
369	„	Rothhorn	13	24 362	871	—	1 662	1 537 438	383	225	352 359	6 922	26 798	HWCh. StE.	20
370	„	Burgberg	13	31 320	245	11	774	1 975 727	489	1 344	331 562	10 057	25 221	HWCh. GlG. RHCh.	31
371	„	Wendelstein	13	21 960	825	—	1 467	1 387 130	375	1 666	341 796	8 126	25 613	HWCh. StE.	154
372	„	Borsberg	13	19 290	118	20	359	1 294 625	285	5 051	335 721	7 497	19 284	HWCh. StE. RHCh.	37
373	„	Scheibenberg	13	28 306	581	24	572	1 486 475	396	373	315 771	4 564	16 236	RE. ZH. WW.	35
374	„	Gemmi	13	33 869	83	14	517	1 918 324	483	1 582	260 632	4 671	19 421	DCh. GlG. ChZ.	51
375	„	Watzmann	13	32 696	34	—	464	1 892 052	457	2 247	362 829	5 940	26 568		54
416	„	Albis	12	35 190	8	—	522	2 006 769	529	1 578	342 726	6 137	23 933	GlG. LCh. StE.	50
417	„	Winterberg	12	23 593	210	—	755	1 474 820	349	1 905	276 411	3 992	13 535		7
418	„	Drachenfels	12	38 707	1 020	18	490	2 011 909	576	111	412 075	3 668	15 905	ZH. RE. LZ.	35
419	„	Brocken	12	32 316	682	34	414	1 632 271	457	607	371 353	3 268	16 476		61
447	„	Rolandseck	12	32 450	56	—	455	1 818 121	473	2 369	327 735	5 395	23 734	DCh. GlG. ChZ.	53
448	„	Loreley	12	20 343	309	21	273	1 072 983	284	1 721	302 618	4 562	14 031	ZH. RE. LZ.	61
449	„	Gaisberg	12	29 594	781	31	366	1 552 116	449	2 146	361 123	5 048	13 610		25
450	„	Hirtstein	12	35 678	8	—	451	2 016 252	549	1 452	327 291	5 190	24 665	DCh. GlG. ChZ. ZH.	71
451	„	Arlberg	11	29 272	192	213	662	1 515 767	458	2 046	303 776	7 621	13 517		18
452	„	Brenner	11	22 943	166	29	382	1 347 729	357	389	235 564	4 352	16 196		31
453	„	Donnersberg	11	25 000	148	—	373	1 371 592	355	721	240 679	3 628	10 797	ZH. ChZ. LZ.	33
454	„	Eifel	11	15 805	3 132	5	276	861 246	281	586	271 184	5 564	15 059		43
455	„	Forstenberg	11	31 983	98	239	708	1 668 889	501	730	283 212	6 468	15 334	ZH.	41
456	„	Grenzhorn	11	23 855	147	11	399	1 419 575	369	568	297 311	6 034	17 186	ChZ. ZH. LZ.	87
457	„	Hohe Salve	11	15 219	165	—	283	881 890	228	964	303 140	5 168	14 482	ZH. LCh. ChZ. LZ.	18
458	„	Hohe Göll	11	23 040	91	158	474	1 176 571	342	541	269 949	5 662	15 500	ZH.	33
459	„	Karst	11	34 604	205	283	758	1 784 427	567	528	280 988	6 503	13 904		

* Die Lokomotive Nr. 718 kam im Monat Januar, Nr. 719 im Monat Februar, Nr. 738 und 739 im Monat Juni neu in den Dienst.
Die Lokomotiven Nr. 736 und 737 wurden im Monat December neu geliefert aber nicht in Dienst ge-

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotive

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven (in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt)	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
460	Schw. V.	Martinswand	11	21 353	336	16	394	1 263 203	328	714	283 832	5 226	14 923	ZH. ChZ. LZ.
516	K. V.	Arniberg	17	23 625	3 283	—	167	1 598 041	299	797	441 406	—	36 544	
517	„	Balmhorn	17	17 827	1 118	5	86	1 173 333	209	2 739	450 824	—	42 305	
518	„	Beatenberg	17	16 893	2 047	9	147	1 179 868	214	3 183	470 205	—	38 460	
519	„	Hasliberg	17	26 876	415	42	262	2 027 231	319	448	437 691	—	38 840	
514	„	St. Bernhard	16	25 910	723	24	265	1 928 661	341	845	484 036	—	39 500	LRD. LDD. GP.
515	„	Dachstein	16	19 374	541	10	273	1 211 558	258	741	489 354	—	38 788	
520	„	Bieberstein	16	32 741	369	11	319	2 589 856	412	781	483 060	—	40 940	
521	„	Blümlisalp	16	20 636	4 211	10	149	1 417 120	283	1 022	449 614	—	37 652	
522	„	Kynast	16	30 266	453	17	272	2 268 515	370	771	525 281	—	33 893	
523	„	Plassenstein	16	21 257	468	8	266	1 516 456	287	944	450 164	—	36 124	LRD. RCh. LDD.
524	„	Daubenhorn	16	26 455	1 511	—	360	1 654 627	362	533	436 039	—	35 183	
525	„	Distelalp	16	13 868	2 167	1	76	982 341	202	993	481 942	—	38 062	LRD. LDD. GP.
526	„	Thorstein	13	19 314	238	13	174	1 330 428	252	2 798	329 624	—	32 758	
527	„	Kesselberg	13	23 366	535	9	296	1 589 071	358	2 515	310 490	—	35 779	RCh. LRD. LDD.
528	„	Dorenberg	12	25 820	130	19	245	1 876 796	347	905	360 726	—	26 317	LRD. LDD. GP.
529	„	Zwieselalp	12	28 394	128	7	326	2 232 423	397	1 677	331 561	—	28 776	LRD. LDD. RCh.
530	Sigl V.	Tauern	11	23 999	351	14	258	1 701 621	323	1 597	311 886	—	27 322	LRD. LDD. GP.
531	„	Engelhorn	11	28 624	—	—	330	2 237 036	408	2 246	290 220	—	26 073	LRD. LDD.
532	„	Axenstein	11	24 908	450	13	257	1 789 512	369	971	316 938	—	27 737	LRD. LDD. GP.
533	„	Grindelwald	11	24 492	520	25	230	1 864 592	358	3 038	327 260	—	26 440	
534	„	Etzelstock	11	29 240	—	—	344	2 347 965	418	1 469	310 048	—	25 957	LRD. LDD.
535	„	Hohenstaufen	11	27 750	575	17	300	2 035 420	374	1 253	324 771	—	26 949	LRD. LDD. LCh.
536	„	Mont Cenis	11	24 123	428	—	182	1 717 810	309	1 063	305 176	—	26 116	LRD. LDD. GP.
537	„	Rigi	11	26 292	115	—	315	2 165 397	364	2 587	282 284	—	24 910	LRD. LDD.
475	III. V.	Badelwand	9	36 666	137	249	743	1 886 868	556	372	282 172	7 150	9 612	
476	„	Kyffhäuser	9	36 502	153	270	728	1 894 650	544	239	271 763	6 945	10 452	
477	„	Gotzenalp	9	36 336	—	275	788	1 889 992	564	235	277 384	6 410	10 293	ZH.
478	„	Schwarzwald	9	36 302	2	227	717	1 874 957	531	343	273 055	6 629	10 238	
479	„	Odenwald	9	35 644	9	269	877	1 842 859	512	293	256 449	6 619	11 590	
538	„	Finsteraarhorn	9	33 820	—	—	419	2 756 200	496	963	243 593	3 022	14 964	
539	„	Galmihorn	9	33 706	66	—	370	2 743 971	453	1 059	251 457	2 836	14 750	
540	„	Zugspitz	9	35 518	129	—	405	2 894 103	507	808	251 178	2 926	15 756	
541	„	Glärnisch	9	29 781	106	—	347	2 432 598	385	4 561	228 121	2 747	16 687	LRD. LDD.
542	„	Burgenstein	9	27 435	106	—	307	2 234 780	355	4 047	239 679	2 876	16 700	
543	„	Doldenhorn	9	30 115	—	—	395	2 418 270	460	1 229	240 769	2 606	14 409	
88	II. I. T.	Würschnitz	28	4 040	215	230	2 088	82 345	139	1 925	203 269	—	42 436	
† 86	„	Gössnitz	27	1 680	154	147	1 362	25 649	80	34	200 546	—	43 230	
87	„	Schönbörnchen	27	1 840	183	161	1 501	36 461	85	5 903	157 734	—	42 920	
89	„	Lugau	27	3 011	35	272	2 520	50 712	136	147	215 049	—	45 613	LDD. GP.
637	„	Greiz	20	7 850	273	277	1 949	200 754	168	396	481 388	16 877	22 751	
638	„	Brunn	20	4 094	423	178	1 293	96 715	99	639	405 096	14 481	21 052	
† 28	II. II. T.	Hyäne	34	5 046	60	—	325	120 368	69	54	608 196	—	76 337	OF.
632	B. IIa. T.	Stollen	31	—	—	292	2 209	—	116	3 355	465 462	—	51 553	LRD.
634	„	Leder	31	—	—	312	2 702	—	190	519	470 797	—	53 152	
639	II. IIIb. T.	Stahl	10	37 690	648	185	381	864 013	340	1 486	303 599	—	17 568	ChAA. ACh.
640	„	Granit	10	30 735	93	22	308	736 525	273	3 425	319 921	—	18 092	ChAA.
641	„	Marmor	10	34 363	1 533	800	798	710 299	333	1 007	290 535	—	18 516	ChAA. ZKl.
642	„	Gold	10	19 429	1 237	298	574	448 892	208	1 230	212 793	—	11 588	NG. ChAA.
643	„	Kobalt	10	31 470	2 692	876	803	777 364	392	448	261 252	—	12 182	
644	„	Nickel	10	30 529	2 897	722	757	756 296	378	814	213 947	—	11 200	
645	„	Arsen	10	24 953	1 138	505	575	523 272	248	3 854	311 870	—	19 593	
646	„	Basalt	10	30 574	2 746	770	823	758 958	379	486	202 005	—	11 893	
647	„	Silber	10	41 505	175	24	364	977 319	368	1 728	266 278	—	12 769	
648	„	Kalk	10	38 191	84	19	362	938 479	347	4 150	227 481	—	10 229	
649	„	Albit	10	25 531	1 032	553	657	520 650	249	2 265	286 194	—	18 319	ChAA.
650	„	Epidot	9	30 024	1 535	651	692	622 604	305	939	306 877	4 175	16 716	
651	„	Topas	9	26 592	892	440	543	566 067	251	1 317	314 981	4 271	17 719	
652	„	Felsit	9	32 859	1 334	744	836	669 272	323	2 126	260 236	4 883	16 419	
653	„	Demant	9	22 361	930	490	511	452 990	214	1 812	291 416	6 154	16 204	
654	„	Korund	9	33 823	1 419	725	791	699 635	324	1 749	299 344	4 513	16 095	
690	Schw.	Alabaster	11	30 025	39	1	772	587 511	273	499	154 490	—	14 248	
691	IIIb. T.	Granat	11	30 299	39	4	883	601 138	282	1 693	150 831	—	15 060	NG.
692	„	Saphir	11	32 642	147	234	877	717 164	277	1 657	162 832	—	14 901	
693	„	Onyx	11	30 191	147	202	760	664 467	223	2 272	186 291	—	18 603	RHCh.
694	„	Opal	11	26 711	90	182	712	594 726	217	1 540	146 709	—	15 365	
695	„	Jaspis	11	19 628	580	253	466	437 262	166	3 700	177 732	—	15 062	RHCh. ChAA.
53	II. IVb. T.	Schwarzenberg	29	7 223	153	391	731	96 095	104	6 361	317 714	—	48 866	SchN.

†) Die Lokomotive Nr. 86 ward im Monat August und Nr. 28 im Monat Mai zerschlagen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr. der Lokomotiven.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
58	II. IVb. T.	Schneeberg	26	9 870	215	582	915	135 445	151	4 043	365 053	31 338	41 181	SchN.
59	"	Neustädtel	26	10 041	328	592	946	133 676	160	5 405	303 133	26 795	42 136	ZKl.
108	"	Hercules	23	4 980	192	419	327	62 718	69	133	50 192	51 824	28 709	RHCh. RCh.
112	II. IVbb. T.	Wildeck	21	13 308	1 226	312	868	309 883	140	3 563	469 286	21 296	33 301	DCh.
364	II. V. T.	Knappe	13	152	4	296	3 203	4 305	173	167	42 339	35 792	16 734	StE. DCh.
365	"	Schacht	13	1 264	374	506	2 987	39 187	204	857	38 938	34 030	20 225	LZ.
366	"	Wetter	13	11 867	1 216	1 043	1 774	639 828	199	588	145 046	31 474	16 233	SZ. ZH. NG.
367	"	Hunt	13	6 622	2 110	326	1 613	275 786	204	3 424	91 619	25 561	16 560	LZ. PlG.
368	"	Tiefbau	13	9 922	1 129	816	1 486	550 789	194	376	121 976	27 795	15 743	LZ. PlG.
16	"	Kohle	12	11 267	1 288	1 147	1 550	614 020	203	1 049	124 989	29 066	14 904	SZ. ZH. NG.
17	"	Adhäsion	12	7 844	2 333	304	1 824	338 357	221	1 718	62 677	24 006	14 208	DCh.
23	"	Kraft	12	183	4	270	2 935	5 411	137	2 140	2 978	34 305	14 678	SZ. ZH. NG.
24	"	Leistung	12	8 398	2 039	222	1 719	367 086	230	1 979	77 797	25 027	14 563	DCh.
64	"	Eisen	12	7 690	2 203	211	1 740	343 612	221	1 955	53 662	25 331	12 433	LZ. PlG.
65	"	Kaue	12	234	—	276	3 005	6 993	144	1 354	8 620	33 865	14 350	DCh.
69	"	Fahrt	12	13 992	1 515	1 395	1 866	763 908	221	42	123 882	28 659	15 593	LZ. PlG.
213	"	Morgengang	12	110	7	261	2 851	3 277	150	2 929	5 230	35 279	14 668	DCh.
420	"	Schlägel	12	152	7	279	3 019	4 412	148	2 118	2 319	35 187	15 456	LZ. PlG.
218	"	Bohrer	11	9 926	1 090	987	1 353	544 160	181	1 759	102 993	23 358	11 223	SZ. ZH. NG. LZ.
219	"	Rolle	11	8 298	1 935	315	1 673	350 460	227	2 043	86 297	21 014	12 268	
221	"	Meisel	11	9 027	2 687	210	2 228	395 933	261	373	66 461	17 759	11 792	
223	"	Seil	11	7 974	2 191	261	1 870	362 285	242	586	68 502	18 635	11 968	
224	"	Haspel	11	8 310	2 295	387	1 803	366 427	256	1 655	84 750	20 687	12 252	
18	"	Compass	8	6 559	2 300	287	1 721	291 969	210	3 708	62 722	14 551	7 148	SZ. ZH. NG.
19	"	Magnet	8	7 425	2 173	236	1 513	316 548	212	4 222	62 570	13 748	7 093	
20	"	Kobold	8	227	174	241	2 553	5 590	142	4 196	362	26 089	7 399	DCh. BD.
21	"	Gnom	8	262	132	221	2 411	7 623	134	4 576	378	25 660	6 632	
70	"	Arbeit	8	14 889	1 529	488	826	380 245	185	3 773	64 487	13 013	8 860	StE. GlG. NM.
71	"	Gestänge	8	1 754	530	506	2 640	52 069	184	2 564	49 030	15 573	9 894	StE. DCh.
72	"	Basis	8	7 967	2 363	261	1 770	351 263	235	3 409	63 188	14 582	6 637	SZ. ZH. NG.
220	"	Dynamit	8	2 674	1 014	313	1 759	138 594	150	2 913	7 839	20 046	8 965	
627	"	Steiger	8	10 566	832	358	1 544	267 677	180	2 937	76 088	12 809	7 311	StE. NM.
635	"	Glocke	8	9 067	1 303	523	2 143	211 532	208	2 287	59 293	13 934	10 521	StE.
636	"	Halde	8	6 582	1 096	401	1 643	153 597	148	4 501	46 874	14 479	7 288	
615	"	Berggeist	7	12 417	83	—	2 235	766 037	282	518	35 583	12 484	9 165	PlG.
628	W. VII. T.	Grube	11	7 419	100	248	1 379	188 483	122	2 325	16 256	—	15 612	GP.
629	"	Kunst	11	8 760	366	277	1 769	219 265	180	1 872	21 060	—	14 078	
630	"	Blende	11	9 515	152	316	1 855	236 698	168	700	13 602	—	14 259	
631	"	Curve	11	8 990	215	263	1 750	229 243	158	1 923	20 884	—	14 293	
688	Cr. VII. T.	Sauger	12	2 694	936	172	1 538	48 123	79	878	46 889	—	11 134	PB. GD.
689	"	Klappe	12	696	—	140	1 218	13 179	54	132	40 731	—	11 292	LDD.
30	II. VII. T.	Dante	3	2 215	384	272	2 505	42 965	118	1 088	9 482	6 088	892	LDD. DCh.
31	"	Goethe	3	1 712	230	235	2 211	60 001	111	1 092	14 585	4 553	1 304	LDD. ElN.
32	"	Schiller	3	352	239	277	2 550	6 990	122	1 019	12 420	5 693	1 011	LDD. LRD.
34	"	Gellert	3	38	—	274	2 403	752	102	1 476	20 183	4 471	1 576	
40	"	Uhland	3	4 589	372	502	2 120	97 770	134	2 165	2 427	6 178	2 257	HWCh. StE.
614	"	Herder	3	11 444	640	246	953	182 866	103	2 070	8 485	5 882	2 105	
615	"	Körner	3	14 714	863	268	907	227 049	125	2 163	29 465	3 479	1 257	
619	"	Schlömilch	2	11 828	277	33	281	114 966	90	233	22 102	837	362	JS.
633	"	Iffland	2	18 582	48	1 525	1 254	238 830	144	41	15 917	955	260	ZKl.
* 6	"	Scheffel	unter 1	21 263	1 067	275	413	313 954	136	358	—	—	—	HWCh. StE.
* 35	"	Bürger	"	20 151	1 052	53	407	301 976	130	464	—	—	—	
706	II. VII. T. 8.	Berggiesshübel	5	27 365	83	2	709	469 074	235	547	101 999	2 561	6 927	PB.
707		Rottwerndorf	5	8 031	1 225	11	232	136 548	73	1 372	77 590	1 972	4 276	
713	"	Johanngeorgenstadt	2	27 917	254	—	781	261 518	217	1 081	32 300	824	2 136	JS.
714	"	Erla	2	14 508	449	—	364	135 664	123	1 550	22 860	525	1 712	
*732	II. VII. T. 0.	Mülsen	unter 1	1 066	48	—	22	10 656	8	338	—	—	—	ChZ. GlG.
*733		Thurm	"	6 444	48	98	75	40 116	35	243	—	—	—	
235	II. VIIIb. T.	Döhlen	28	7 104	2 802	3	1 186	197 135	141	2 438	455 943	—	66 075	DChK.
†236		Windberg	28	2 951	496	2	305	78 742	46	254	520 481	—	67 987	
237	"	Hainsberg	28	8 743	1 297	8	1 009	255 126	131	2 176	465 532	—	70 069	
†238	"	Freiberg	27	10 202	1 028	10	1 100	274 225	139	2 574	449 616	—	70 619	
239	"	Burgk	19	11 849	2 279	12	1 552	337 590	173	1 280	247 623	—	44 238	
—	Hr. 0.	Dampfwagen A.	2	32 771	318	—	—	98 308	129	873	24 776	—	2 426	ZWEL. ZL. ZR.
—	"	" B.	2	26 278	630	—	—	77 522	110	1 209	23 693	—	1 955	
—	"	" C.	2	18 147	468	—	—	56 570	76	983	26 679	—	2 143	

*) Die Lokomotiven Nr. 6 und 35 kamen im Monat Juni, Nr. 732 und 733 im Monat September neu in den Dienst.
†) Die Lokomotive Nr. 236 ward im Monat October und Nr. 238 im Monat December zerschlagen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1. Nr.	2. Gattung der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Tonnen.)	Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	15. Bemerkungen: Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden (Tage.)
		Hierüber:													
—	K. I. T.	Greif	37	—	—	312	2 541	—	102	582	396 228	—	69 035	BD.	33
—	H. I. T.	Zschopau	33	—	—	347	2 773	—	105	327	384 069	—	50 437		17
—	H. II. T.	Elsterthal	34	—	83	56	448	—	19	31	483 882	—	69 962	DCh. BD.	—
—	„	Wolf	34	17 045	139	—	1 086	440 578	209	2 912	497 982	—	73 815	OP.	78
—	„	Eber	34	3 635	176	348	1 992	121 763	131	1 385	717 389	—	68 708	OP. RHCh.	29
—	B. II a.	Gazelle	33	117	84	146	1 211	3 324	93	117	610 900	—	53 765	LRD.	8
—	„	Faust	33	1 837	1 037	355	851	37 825	65	245	405 655	—	55 309		18
		b) Lokomotiven für schmalspurige Bahnen.													
1	H.V.T.K.	———	4	8 404	38	—	249	155 477	60	213	51 076	758	6 056		17
2	„	———	4	16 872	81	—	424	321 716	112	703	23 645	837	3 833	WS.	104
3	„	———	4	9 026	49	—	259	167 865	65	1 545	48 068	665	3 384		48
4	„	———	3	13 057	128	43	127	210 203	89	2 285	41 622	402	3 817	HK. OD.	57
6	„	———	2	7 338	53	80	159	96 729	48	1 263	27 101	504	1 355	ZM. KKk.	42
7	„	———	1	11 625	944	19	372	160 921	71	723	12 064	251	128	ZM.	27
8	„	———	1	23 291	107	—	360	342 481	119	959	7 320	114	407	OD. KKk.	34
9	„	———	1	6 621	1 171	40	194	94 596	44	1 171	11 200	131	275	ZM. KKk.	37
10	„	———	1	26 083	37	12	362	400 301	140	815	9 319	216	498	OD.	57
11	„	———	1	19 339	9	15	296	292 741	100	999	8 555	164	594		53
12	„	———	1	27 280	157	—	506	497 753	166	273	7 829	135	49	RRg.	9
13	„	———	1	13 359	603	—	270	257 497	78	278	3 812	69	83		14
14	„	———	1	11 019	155	—	196	164 517	68	561	6 171	140	258	OD. RRg.	55
15	„	———	1	20 772	35	—	252	348 804	135	931	7 391	339	117	HK. KKk.	38
16	„	———	1	27 178	208	—	169	499 588	191	1 045	3 220	173	214	HK. ZM.	30
17	„	———	1	19 299	158	—	86	355 115	129	848	3 915	89	172	HK.	49
20	„	———	unter 1	20 806	44	—	368	309 279	109	237	—	—	—	OD.	10
21	„	———	„	19 091	59	—	400	335 793	113	170	—	—	—	KKk.	3
22	„	———	„	17 746	72	5	513	240 475	91	90	—	—	—	ZM.	1
5	Hg. VII. f. K.	———	13	1 852	16	8	23	28 069	13	766	4 292	912	4 487	KKk.	69
8	Hth. P.K.	———	unter 1	1 600	61	—	9	27 604	19	32	—	—	—	HK.	56
9	„	———	„	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Hauptsumme pro 1885		17 442 279	870 993	252 594	707 408	631 646 356	211 092	1 241 888[1]	—	—	—	—	40 057
		„ „ 1884		16 795 681	835 256	253 226	675 055	612 962 755	201 457	1 277 192	—	—	—	—	43 014
		pro 1885 entfielen:													
)		auf die Staatsbahnen		17 290 741	861 270	252 198	702 128	627 183 029	209 665	—	—	—	—	—	—
)		„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn		1 945	1 104	160	621	63 343	58	—	—	—	—	—	—
)		„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn		6 190	263	94	200	229 383	59	—	—	—	—	—	—
)		„ „ Zittau-Reichenberger Bahn		133 670	7 488	142	3 714	3 795 408	1 178	—	—	—	—	—	—
)		„ „ Brückenbergschachtb. b. Zwickau		9 733	868	—	745	375 193	132	—	—	—	—	—	—
		serdem haben fremde Lokomotiven[2] geleistet bezw. verbraucht		120 435	3 306	922	4 351	2 408 317	913	—	—	—	—	—	—
		f den Staatsbahnen wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		17 411 176	864 576	253 120	706 479	629 591 346	210 578	—	—	—	—	—	—

†) Von diesen ausrangirten Lokomotiven, welche wieder ersetzt und deshalb in den Bestandsnachweisungen nicht mit enthalten sind, wurden die Lokomotive Elsterthal im Monat ril, die Lokomotive Gazelle im Monat October und Lokomotive Faust im Monat November zerschlagen.

*) Für schmalspurige Bahnen wurden die Lokomotiven Nr. 20 im Monat März, Nr. 21 u. 22 im Monat April, Nr. 18 u. 19 im Monat Juli neu geliefert und mit Ausnahme von . 19 auch in den Dienst gestellt.

[1]) Ausschliesslich 60 Mark Erlös von der Lokomotive Nr. 56; ausserdem wurden noch 3 742 Mark für Unterhaltung des Lokomotiven-Zubehörs verwendet.

[2]) Einschliesslich fremde Lokomotiven auf schmalspurigen Bahnen mit 5 378 Lokomotiven-Nutzkilometer, 39 Lokomotiven-Leerkilometer, 90 Reserve- und 113 Rangir-Dienststunden, 160 Wagenachsenkilometer, sowie 26 t Kohlenverbrauch.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	
Nr.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden							Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung			Be Di v a B sieh
				geleistet					verbraucht					
				Lokomotiven-				Wagenachsen-	Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten	überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	
				Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-							
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

—	B. II.	Zeitz	13	13 131	574	15	747	516 420	174	7 191	275 066	11 322	19 372	
—	„	Meuselwitz	13	26 101	686	231	1 484	1 056 661	319	836	287 861	12 417	21 298	
—	„	Wilhelm I.	13	27 339	746	63	1 475	1 127 086	350	397	291 247	11 913	21 912	
—	„	Herzog Ernst	13	15 262	693	767	1 073	552 518	191	1 002	242 062	14 083	18 439	
—	„	Rositz	10	12 509	929	920	886	411 772	184	1 196	163 543	13 169	16 176	
—	H. IIIb.	Rehmsdorf	2	16 541	614	122	943	665 434	190	1 903	43 545	2 339	664	
—	H. VII.	Kriebitzsch	5	19 745	204	25	250	153 904	95	1 456	131 860	856	3 675	
—	T. S.	Mumsdorf	2	26 744	510	—	336	207 529	128	874	59 485	614	1 209	
		Hauptsumme pro 1885		157 372	4 956	2 143	7 194	4 691 324	1 631	14 855[1]	—	—	—	
		„ „ 1884		154 336	3 538	2 059	6 869	4 417 211	1 572	9 281	—	—	—	
		pro 1885 entfielen:												
		auf die Altenburg-Zeitzer Bahn		157 372	4 956	2 143	7 194	4 691 324	1 631	—	—	—	—	
		Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		3 159	1 466	229	829	114 192	80	—	—	—	—	
		Auf der Altenburg-Zeitzer Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		160 531	6 422	2 372	8 023	4 805 516	1 711	—	—	—	—	

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

—	Sch. VII. T.	Zwenkau	12	4 750	270	83	161	138 970	39	648	181 591	5 924	14 601	
—	„	Wiprecht von Groitzsch	12	17 740	116	366	630	580 167	166	1 622	245 474	7 494	15 427	
—	„	Lucka	11	30 232	65	—	323	231 860	146	1 766	205 384	6 756	11 171	
—	„	Gaschwitz	11	11 763	424	309	567	444 004	132	967	200 273	6 325	11 232	
—	H. V. I.	Concordia	2	23 228	238	562	951	1 177 176	271	799	23 783	786	1 229	
—	„	Die Harth	1	27 918	128	686	1 075	1 388 831	331	188	2 695	83	298	
		Hauptsumme pro 1885		115 631	1 241	2 006	3 707	3 961 008	1 085	5 990[2]	—	—	—	
		„ „ 1884		88 808	1 576	2 765	3 178	3 769 102	981	3 730	—	—	—	
		pro 1885 entfielen:												
		I auf die Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn		114 417	879	1 937	3 499	3 910 159	1 063	—	—	—	—	
		II „ „ Altenburg-Zeitzer Bahn		1 214	362	69	208	50 849	22	—	—	—	—	
		Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		6 190	263	94	200	229 383	59	—	—	—	—	
		Auf der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		120 607	1 142	2 031	3 699	4 139 542	1 122	—	—	—	—	

c. Zittau-Reichenberger Bahn.

†—	C. I.	Reichenberg	16	27	355	183	2 575	266	100	13	17 793	49 414	18 256	
—	H. II.	Rich. Hartmann	28	11 825	1 050	255	2 411	230 037	185	1 604	641 282	26 227	61 438	
—	„	Saturn	26	29 455	2 155	350	1 319	650 061	257	904	624 914	28 672	56 461	
—	„	Mars	26	24 700	1 720	265	1 229	549 601	209	1 125	702 396	26 206	59 302	
—	„	Neptun	26	30 813	2 039	398	1 353	676 750	288	188	702 695	25 757	62 608	
—	H. IIIb.	Jupiter	2	47 616	130	7	724	859 259	332	1 399	81 686	879	1 364	
		Hauptsumme pro 1885		144 436	7 449	1 408	9 611	2 965 974	1 371	5 233[3]	—	—	—	
		„ „ 1884		132 334	8 689	1 602	10 026	2 738 736	1 274	11 736	—	—	—	
		pro 1885 entfielen:												
		I auf die Zittau-Reichenberger Bahn		34 798	4 958	592	6 080	783 472	557	—	—	—	—	
		II „ „ Staatsbahnen		109 638	2 491	816	3 531	2 182 502	814	—	—	—	—	
		Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		133 670	7 488	142	3 714	3 795 408	1 178	—	—	—	—	
		Auf der Zittau-Reichenberger-Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		168 468	12 446	734	9 794	4 578 880	1 735	—	—	—	—	

† Die Lokomotive Reichenberg ward im Monat October zerschlagen.
1 Ausserdem wurden noch 760 Mark für Gleiszins, Fracht und Unterhaltung des Lokomotiven-Zubehörs etc. verwendet.
2 „ „ „ „ 197 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „
3 „ „ „ „ 1316 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „

Durchschnittsleistung und **Durchschnittsverbrauch** der **Lokomotiven** der Staats-Eisenbahnen pro Stück und volles Jahr.

attung.	Stückzahl		Durchschnittsleistung pro Stück und volles Jahr.					Durchschnittsverbrauch pro Stück und volles Jahr.						
								Heizmaterial in Tonnen				Reparatur-Kosten		
								pro 1000 Nutzkilometer		pro 1000 Wagenachsenkilometer				
	am Schlusse des Jahres.	durchschnittlich (auf das volle Jahr reducirt).	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsenkilometer pro Nutzkilometer.	einschl.	ausschl.	einschl.	ausschl.	pro Stück	pro Lokomotiv- u. Rangirkilom. (1 Rangirdienststunde = 10 Kilom.)	Zeit in Tagen.
			Kilometer.		Dienststunden.			Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.				Mark.		
I) nach den Gattungen:														
H. VI.	30	30,0	42 550,3	645,6	282,1	239,4	20,94	7,879	7,470	0,376	0,357	2 580,37	0,057	75,7
B. VI.	9	9,0	35 814,1	436,0	17,0	135,2	22,32	7,322	7,098	0,328	0,318	3 652,89	0,097	72,9
II. VI.	12	12,0	36 236,4	778,4	578,0	101,3	27,46	9,111	8,654	0,332	0,315	2 737,25	0,072	93,4
[. VIa.	13	13,0	31 775,2	1 103,3	296,5	519,0	21,53	8,112	7,117	0,377	0,331	1 162,00	0,031	45,1
. VIa.	17	15,8	24 521,1	1 710,5	487,9	656,8	19,30	8,636	6,831	0,437	0,346	746,90	0,023	39,8
. VIb.	2	2,0	25 244,0	491,0	399,5	368,0	18,04	8,834	7,883	0,490	0,437	3 528,00	0,120	67,5
VIIIb.	8	8,0	35 640,8	857,0	472,1	9,5	22,50	10,181	9,859	0,452	0,438	3 702,25	0,101	76,0
. IIIa.	1	1,0	18 232,0	4 197,0	1 428,0	1 461,0	22,60	14,699	9,050	0,650	0,400	467,00	0,013	24,0
. IIIa.	2	2,0	15 550,0	3 564,0	1 382,5	1 197,0	23,04	13,720	8,939	0,596	0,349	1 685,00	0,054	63,0
. IIIa.	1	1,0	17 640,0	3 804,0	1 683,0	1 394,0	22,32	12,585	6,802	0,564	0,305	1 017,00	0,029	39,0
[. III.	66	66,0	24 196,1	1 382,5	380,6	1 110,7	36,71	11,196	8,744	0,305	0,238	1 913,74	0,052	52,5
. IIIb.	42	35,8	33 787,5	2 095,5	451,8	707,8	26,32	10,163	8,783	0,386	0,334	1 852,26	0,043	42,5
. III.	7	7,0	36 175,6	67,6	99,9	300,7	26,25	8,451	8,048	0,322	0,307	2 334,11	0,059	73,6
. IIIb.	14	14,0	37 679,9	276,2	215,4	600,4	28,54	9,530	8,731	0,334	0,306	2 024,21	0,048	49,5
w. IIIb.	32	32,0	29 612,8	1 026,8	666,3	918,6	22,96	9,751	7,934	0,425	0,346	786,06	0,020	29,1
. IIIb.	15	15,0	31 766,5	1 819,0	534,6	684,2	24,62	10,544	9,108	0,428	0,370	1 073,73	0,027	38,3
C. I.	1	1,0	1 969,0	435,0	320,0	1 870,0	21,53	53,834	10,157	2,500	0,472	700,00	0,032	19,0
H. II.	84	83,9	14 639,2	1 251,6	453,1	1 563,8	46,49	15,456	10,033	0,332	0,216	1 509,92	0,048	49,1
V. II.	2	2,0	2 648,0	2 194,0	357,0	2 637,5	39,85	71,375	23,225	1,791	0,583	275,50	0,009	20,5
B. II.	3	2,7	3 597,0	348,1	331,1	2 309,6	41,60	47,776	18,687	1,148	0,448	1 992,22	0,074	53,0
. IIa.	8	5,3	186,6	145,3	289,8	2 504,0	25,13	—	—	—	—	250,19	0,010	21,1
K. II.	29	29,0	25 095,1	1 618,0	601,0	1 142,4	26,87	11,013	8,419	0,410	0,313	1 440,82	0,038	65,4
hi. II.	8	8,0	20 496,0	1 004,4	127,1	1 138,8	53,63	13,588	10,905	0,253	0,203	1 050,88	0,032	73,7
. IVb.	20	20,0	13 469,2	911,5	298,2	1 280,5	28,11	15,706	11,018	0,559	0,392	1 408,25	0,052	50,3
. Va.	4	4,0	5 357,0	1 409,3	154,3	2 145,3	34,86	27,881	9,194	0,799	0,264	322,75	0,011	12,5
. VII.	22	22,0	19 217,0	3 180,1	605,4	1 115,3	21,85	14,708	10,966	0,673	0,503	1 669,05	0,050	43,4
w. VII.	10	10,0	5 270,4	3 612,2	765,0	1 943,1	36,76	44,095	23,052	1,199	0,627	1 436,60	0,051	45,9
I. V.	112	109,0	25 374,8	1 073,5	154,0	635,9	55,49	14,469	13,116	0,261	0,236	1 633,67	0,050	56,4
rw. V.	35	35,0	26 880,6	612,3	38,7	561,8	56,09	15,040	14,024	0,268	0,250	1 728,71	0,052	52,1
K. V.	16	16,0	23 288,9	1 146,1	11,6	230,2	71,32	13,177	12,519	0,185	0,176	1 355,75	0,051	70,9
gl V.	8	8,0	26 178,5	304,9	8,6	277,0	75,73	13,957	13,446	0,184	0,178	1 778,00	0,061	87,6
I. V.	11	11,0	33 802,3	64,4	117,3	554,2	66,88	14,423	13,665	0,216	0,204	1 286,27	0,033	54,7
I. T.	6	5,7	3 950,0	225,1	221,9	1 879,5	21,88	31,401	10,982	1,435	0,461	1 586,67	0,069	67,4
II. T.	1	0,4	12 615,0	150,0	—	812,5	23,85	13,674	10,900	0,573	0,457	135,00	0,008	17,5
IIa. T.	2	2,0	—	—	302,0	2 455,5	—	—	—	—	—	1 937,00	0,079	62,0
IIIb. T.	16	16,0	30 664,3	1 274,1	489,0	610,9	22,47	10,052	8,772	0,447	0,390	1 802,25	0,047	45,9
. IIIb. T.	6	6,0	28 249,3	173,7	146,0	745,0	21,25	8,484	7,257	0,399	0,341	1 893,50	0,053	43,3
IVb. T.	4	4,0	8 028,5	222,0	496,0	729,8	13,33	15,071	10,151	1,131	0,762	3 985,50	0,256	107,5
Vbb. T.	1	1,0	13 308,0	1 226,0	312,0	868,0	23,29	10,520	6,988	0,452	0,300	3 563,00	0,154	112,0
V. T.	31	31,0	6 568,4	1 224,4	430,5	2 040,5	43,80	29,889	14,831	0,682	0,339	2 152,13	0,078	52,2
VII. T.	4	4,0	8 671,0	208,3	276,0	1 688,3	25,19	18,106	9,255	0,719	0,367	1 705,00	0,066	73,5
VII. T.	2	2,0	1 695,0	468,0	156,0	1 378,0	18,08	39,233	2,005	2,170	0,114	505,00	0,032	36,0
VII. T.	11	10,1	10 583,0	512,1	392,1	1 584,6	14,86	12,303	5,155	0,828	0,347	1 204,85	0,045	47,3
II. T. S.	4	4,0	19 455,3	502,8	3,3	521,5	12,89	8,327	7,068	0,646	0,548	1 137,50	0,045	42,8
I. T. O.	2	0,6	12 516,7	160,0	163,4	161,7	6,76	5,726	4,927	0,847	0,729	968,33	0,068	120,0
IIIb. T.	5	4,8	8 510,2	1 646,3	7,5	1 073,3	27,98	15,423	9,156	0,551	0,327	1 817,08	0,087	59,6
z. O.	3	3,0	25 732,0	472,0	—	—	3,01	4,081	3,990	1,355	1,325	1 021,67	0,039	62,7
. T. K.	19	18,2	17 483,8	225,7	11,9	305,6	16,30	6,659	5,487	0,367	0,332	830,16	0,040	37,6
II. T. K.	1	1,0	1 852,0	16,9	8,0	23,0	15,16	7,019	6,479	0,463	0,428	766,00	0,365	69,0
F. K.	2	0,4	4 000,0	152,5	—	22,5	17,25	11,875	11,250	0,685	0,652	80,00	0,018	140,0
II) nach der Verwendung:														
a) auf normalspurigen Bahnen.														
. . .	91	89,8	35 298,4	911,4	352,9	306,8	21,94	8,312	7,672	0,379	0,350	2 301,95	0,059	68,6
en . .	180	173,8	29 219,6	1 414,7	461,6	886,4	28,98	10,342	8,590	0,357	0,296	1 630,67	0,041	45,5
chte Züge	191	187,9	15 456,2	1 577,7	465,5	1 480,8	36,27	15,254	10,254	0,419	0,282	1 412,29	0,044	50,0
. . .	182	179,0	26 036,6	893,4	110,0	564,1	58,69	14,455	13,310	0,246	0,227	1 612,51	0,050	58,1
. . .	95	91,6	13 186,4	871,1	346,4	1 420,2	24,52	14,537	9,258	0,593	0,378	1 891,29	0,067	55,1
. . .	3	3,0	25 732,0	472,0	—	—	3,01	4,081	3,990	1,355	1,325	1 021,67	0,039	62,7
otiven .	7	6,0	3 772,3	253,2	260,7	1 817,0	26,66	31,987	10,206	1,200	0,383	933,17	0,042	30,5
1885.	749	731,1	23 417,6	1 185,6	345,2	959,0	36,58	12,215	10,016	0,334	0,274	1 676,98	0,049	53,7
1884.	729	725,2	22 959,4	1 149,1	347,5	926,1	36,66	12,037	9,862	0,328	0,269	1 746,49	0,052	58,7
. . .	+20	+5,9	+458,2	+36,5	−2,3	+33,8	−0,08	+0,178	+0,154	+0,006	+0,005	−69,51	−0,003	−5,0
b) auf schmalspurigen Bahnen.														
re 1885	22	19,6	16 411,1	213,5	11,3	285,4	16,50	6,093	5,521	0,369	0,335	811,58	0,042	49,3
„ 1884	17	11,7	12 439,6	167,4	103,0	296,5	18,10	7,173	6,342	0,398	0,350	910,26	0,052	39,3

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

Lokomotiven-Leistungen und Heizmaterialverbrauch auf den Betriebslinien im Jahre 1885.

Betriebslinien.	Leistungen.						Verbrauch.				
	Lokomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Tonnen				
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	pro Nutzkilometer.	im Ganzen.	pro 1000 Nutzkilometer einschl.	pro 1000 Nutzkilometer ausschl.	pro 1000 Wagenachsenkilometer einschl.	pro 1000 Wagenachsenkilometer ausschl.
	Kilometer.		Dienststunden.				Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.				
a) normalspurige Staatsbahnen.											
Leipzig-Zwickau	1 361 009	45 784	13 735	60 998	58 224 832	42,78	15 383	11,302	9,690	0,264	0,212
Zwickau-Hof	1 920 697	76 061	19 426	52 538	71 699 905	37,32	23 998	12,494	10,995	0,335	0,295
Leipzig-Borna-Chemnitz	540 794	27 232	2 376	18 401	21 212 032	39,22	6 615	12,233	10,485	0,312	0,267
Limbach-Wittgensdorf-Chemnitz	61 525	376	100	1 723	1 595 006	25,92	644	10,467	9,233	0,404	0,356
Rochlitz-Narsdorf-Penig	61 925	713	50	3 971	814 506	13,15	691	11,159	8,365	0,848	0,636
1) Röderau-Riesa-Chemnitz	553 248	33 042	5 232	18 811	23 418 033	42,33	6 951	12,564	10,699	0,297	0,253
*) Chemnitz-Zwickau	729 347	29 422	2 379	21 271	29 401 128	40,31	9 795	13,430	11,952	0,333	0,297
2) Höhlteich-Wüstenbrand-Chemnitz	149 965	3 556	2 389	6 766	7 888 338	52,60	2 038	13,590	11,333	0,258	0,215
3) Stollberg-St. Egidien	102 199	5 706	1 699	7 925	3 201 680	31,33	1 348	13,190	9,384	0,421	0,300
**) Glauchau-Gössnitz-Gera	326 844	12 434	6 554	20 380	10 624 233	32,51	4 154	12,709	9,583	0,391	0,295
Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	50 691	288	—	1 357	476 770	9,41	405	7,990	6,826	0,849	0,728
4) Schwarzenberg-Zwickau	296 191	21 486	5 572	23 154	11 664 847	39,38	4 806	16,226	12,283	0,412	0,312
Schneeberg-Niederschlema	28 163	73	1 628	2 686	379 249	13,47	426	15,126	10,191	1,123	0,787
Reichenbach-Plauen-Eger	603 403	39 351	11 107	13 315	19 411 990	32,17	7 257	12,027	10,509	0,374	0,327
Herlasgrün-Falkenstein	64 543	189	37	1 579	930 264	14,41	546	8,459	7,406	0,587	0,514
Annaberg-Chemnitz	331 570	20 143	6 055	8 478	9 828 121	29,64	3 730	11,250	9,606	0,380	0,324
Weipert-Annaberg	41 514	3	1 727	3 022	927 881	22,35	593	14,284	10,575	0,639	0,473
Rosswein-Hainichen-Chemnitz	156 951	2 612	2 106	5 206	4 260 932	27,15	1 623	10,341	8,652	0,381	0,319
5) Dresden-Chemnitz	1 125 952	184 623	27 412	55 621	38 914 041	34,56	18 269	16,225	12,997	0,469	0,376
Bodenbach-Dresden	990 180	16 088	19 120	59 293	59 638 155	60,23	13 067	13,197	10,286	0,219	0,171
Görlitz-Dresden	1 293 391	106 274	24 571	65 427	47 934 023	37,06	15 187	11,742	8,925	0,317	0,241
Kamenz-Arnsdorf-Pirna	323 390	28 214	10 528	12 735	10 998 748	34,01	4 538	14,032	11,468	0,413	0,337
Zittau-Herrnhut-Löbau	143 034	1 560	676	3 020	2 213 774	15,48	929	6,495	5,474	0,420	0,354
Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau	287 541	2 982	1 037	8 534	5 301 687	18,44	1 992	6,928	5,564	0,376	0,302
Bischofswerda-Zittau	383 048	11 235	2 593	18 905	10 184 180	26,59	3 703	9,667	7,331	0,364	0,276
Leipzig-Riesa-Dresden	1 604 661	72 078	22 531	67 673	71 874 740	44,79	19 913	12,409	10,197	0,277	0,228
Grossenhain-Priestewitz	55 646	971	1 454	9 242	1 604 889	28,84	978	17,575	10,046	0,609	0,349
Leipzig-Döbeln-Dresden	830 233	17 068	15 392	34 834	29 633 092	35,69	9 602	11,565	9,408	0,324	0,264
Nossen-Freiberg-Bienenmühle	199 817	13 965	4 375	11 931	6 470 303	32,38	2 704	13,532	10,339	0,418	0,319
Bienenmühle-Moldau	35 690	1 060	892	600	1 203 064	33,71	474	13,281	12,048	0,394	0,357
Elsterwerda-Riesa-Nossen	167 974	675	1 109	4 607	5 069 689	30,18	1 423	8,472	7,186	0,281	0,239
Neumark-Greiz	79 851	973	30	1 958	1 788 830	22,40	763	9,555	8,452	0,427	0,377
Wolfsgefärth-Weischlitz	209 096	2 106	5 128	9 756	7 054 482	33,74	2 363	11,301	8,905	0,335	0,264
Werdau-Weida-Mehltheuer	270 408	3 405	2 374	14 589	7 897 084	29,20	3 731	13,798	11,316	0,472	0,387
Chemnitz-Aue-Adorf	490 533	32 900	8 615	12 607	11 004 487	22,43	5 180	10,560	8,892	0,471	0,396
Zwota-Klingenthal	26 012	1 226	1 987	1 616	352 480	13,55	288	11,072	7,074	0,817	0,522
Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz	235 857	11 309	4 390	5 348	4 799 222	20,35	2 643	11,206	9,739	0,551	0,479
Reitzenhain-Flöha-Chemnitz	232 601	14 790	8 012	8 643	9 050 471	38,91	2 726	11,720	9,329	0,301	0,240
Olbernhau-Pockau	23 923	85	6	1 507	608 316	25,43	303	12,666	9,990	0,498	0,393
Bautzen-Schandau	298 919	14 734	1 928	8 799	5 531 294	18,50	3 337	11,164	9,585	0,603	0,518
Neustadt-Dürrröhrsdorf	47 415	244	51	1 035	572 716	12,08	395	8,331	7,361	0,690	0,609
Glauchau-Wurzen	294 492	1 287	6 400	7 097	6 908 228	23,46	2 384	8,095	6,723	0,345	0,287
Plagwitz-Gaschwitz	16 169	176	—	2 866	984 147	60,87	367	22,698	15,091	0,373	0,248
Pirna-Berggiesshübel	37 728	1 853	25	948	647 773	17,17	330	8,747	7,448	0,509	0,434
Normalspurige Bahnen zus.	17 084 140	860 352	252 808	700 772	624 199 662	36,54	208 592	12,210	10,010	0,334	0,274

*) Mit Einschluss von 6 051 Lokomotiven-Nutzkilometer und 45 037 Wagenachsenkilometer
**) „ „ „ 4 782 „ „ „ 35 582 „ } der Omnibuszüge Zwickau-Meerane-Gössnitz vom 1. November 1885 an.

1) Mit Einschluss der in Werkstättenzügen geleisteten 3 644 Lokomotiven-Nutzkilometer, 250 Lokomotiven-Leerkilometer und 140 703 Wagenachsenkilometer.
2) „ „ „ auf der Strecke Wüstenbrand-Chemnitz geleisteten 70 656 Lokomotiven-Nutzkilometer, 210 Lokomotiven-Leerkilometer und 3 956 988 Wagenachsenkilometer.
3) „ „ „ „ Kohlenbahn bei Lugau „ 7 663 „ „ 1 699 „ „ „ 215 945 „
4) „ „ „ „ „ „ Oelsnitz b. L. „ 21 154 „ „ 2 451 „ „ „ 477 418 „
5) „ „ „ „ „ „ Zwickau „ 48 153 „ „ 11 216 „ „ „ 2 319 341 „
„ „ „ „ „ „ Dresden „ 65 455 „ „ 13 308 „ „ „ 1 977 768 „

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

Betriebslinien.	Leistungen.						Verbrauch.				
	Lokomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Tonnen				
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	pro Nutzkilometer.	im Ganzen.	pro 1000 Nutzkilometer einschl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.	pro 1000 Nutzkilometer ausschl.	pro 1000 Wagenachsenkilometer einschl.	pro 1000 Wagenachsenkilometer ausschl.
	Kilometer.		Dienststunden.								
b) schmalspurige Staatsbahnen.											
Wilkau-Saupersdorf	34 514	170	—	941	649 531	18,82	238	6,896	6,056	0,366	0,322
Hainsberg-Kipsdorf	63 407	580	1	289	1 188 199	18,74	443	6,987	6,813	0,373	0,364
[1]) Oschatz-Mügeln-Döbeln	97 188	211	102	1 530	1 454 113	14,96	515	5,287	4,795	0,354	0,321
Oschatz-Mügeln (während der Bauzeit)	214	9	15	5	2 380	11,12					
Radebeul-Radeburg	42 620	893	—	818	791 911	18,58	257	6,030	5,397	0,325	0,290
Klotzsche-Königsbrück	43 997	180	13	837	707 975	16,09	263	5,978	5,367	0,371	0,335
Zittau-Markersdorf	36 617	2 167	64	1 114	500 426	13,67	209	5,708	4,588	0,418	0,336
Mosel-Ortmannsdorf (während der Bauzeit)	—	—	110	110	—	—	6	—	—	—	—
„ „ v. 1. Novbr. an	8 479	14	7	63	97 149	9,33	55	6,487	6,251	0,566	0,546
Schmalspurige Bahnen zus.	327 036	4 224	312	5 707	5 391 684	16,49	1 986	6,073	5,470	0,368	0,333
Normalspurige „ „	17 084 140	860 352	252 808	700 772	624 199 662	36,54	208 592	12,210	10,010	0,334	0,274
Sa. der Staatsbahnen	17 411 176	864 576	253 120	706 479	629 591 346	36,16	210 578	12,094	—	0,334	—
c) normalspurige Privatbahnen.											
[2]) Altenburg-Zeitz	160 531	6 422	2 372	8 023	4 805 516	29,94	1 711	10,658	8,123	0,356	0,271
[3]) Gaschwitz-Meuselwitz	120 607	1 142	2 031	3 699	4 139 542	34,32	1 122	9,303	7,703	0,271	0,224
Zittau-Reichenberg	168 468	12 446	734	9 794	4 578 880	27,18	1 735	10,299	7,420	0,379	0,273

1) Die Theilstrecke Oschatz-Mügeln ward am 7. Januar 1885 dem Betriebe übergeben, die Strecke Mügeln-Döbeln ist seit 15. September 1884 im Betriebe.
2) Einschliesslich der im Kohlenbahndienste geleisteten 20 877 Lokomotiven-Nutzkilometer, 1 535 Lokomotiven-Leerkilometer und 653 416 Wagenachsenkilometer.
3) „ „ „ „ „ 2 767 „ „ 16 „ „ „ 47 845 „

Dresden,
Druck von C. Heinrich.

A.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

LOKOMOTIVEN

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b. Zittau-Reichenberger Bahn.

1886.

Bedeutung der Typen und Zeichen:

in Kolonne 3: T. = Tender-Lokomotive,
S. = Bezeichnung für Lokomotiven der normalspurigen Sekundärbahnen,
O. = Bezeichnung für Lokomotiven der Omnibuszüge,
K. = Bezeichnung für Lokomotiven der schmalspurigen Bahnen;
in Kolonne 4: † = mit Einrichtung zur Dampfheizung der Personenwagen,
⊙ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger,
⊕ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger und zur Dampfheizung der Personenwagen,
◎ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Körting,
× = „ Dampfläutewerk,
⊓ = „ normaler Kuppelung zur direkten Wasserhebung,
⚲ = „ Einrichtung zur Abgabe von Kesselwasser,
♂ = „ Haspel für die Heberleinbremse,
⚲ = „ Luftdruckbremseinrichtung;
in Kolonne 9: E. = Eisen,
St. = Stahl;
in Kolonne 29: K. = Kuppelachse,
T. = Treibachse.

Vorbemerkung.

In der Bezeichnung der Lokomotiven-Gattungen (Kol. 3) sind vom Jahre 1886 an verschiedene Aenderungen eingeführt worden; am Schlusse der Nachweisung A. ist eine rgleichung der alten und neuen Bezeichnung angefügt.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	19. Zulässiger höchster Dampfüberdruck
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kilo
																		1. Staats- Eilzug-
	96	II. M.	Dresden †	Hartmann in Chemnitz.	1860	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,44	76,44	84,39	1,25	8,[illegible]
	97	„	München †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	98	„	Berlin †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	99	„	Wien †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	100	„	Prag †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	101	„	Mainz †	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	102	„	Darmstadt †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	13	„	Trier †	„ „ „	1866	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,44	76,44	84,39	1,25	8,[illegible]
	14	„	Cöln †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	66	„	Coblenz †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	67	„	Hannover †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	68	„	Braunschweig †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	164	„	Kufstein †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	163	„	Dreihundert †	„ „ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	165	„	Rhein †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
30	166	„	Main †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	167	„	Metz †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	168	„	Nancy †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	169	„	Strassburg †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	170	„	Paris †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	171	„	Carlsruhe †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	172	„	Mühlhausen †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	173	„	Waldenburg †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	174	„	Mylau †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	214	„	Teplitz † ✓	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz	1870	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	8,12	76,66	84,78	1,25	8,[illegible]
	215	„	Pirna † ✓	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	216	„	Bern † ✓	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	217	„	Luzern † ✓	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	222	„	Austria † ✓	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	230	„	Hochkirch † ✓	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	11	II. M.	Kempten †	A. Borsig in Berlin.	1865	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,33	76,66	84,49	1,25	8,[illegible]
	12	„	Straubing †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	15	„	Donau †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	22	„	Aschaffenburg †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
9	145	„	Trient †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	146	„	Botzen †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	147	„	Zürich †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	148	„	Chur †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	149	„	Mailand †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	572	III. M.	Lauter †	Henschel & Sohn in Cassel	1875	406	559	E. 14,0	1 260	3 461	185	40	45	6,80	80,48	87,28	1,20	9,[illegible]
	573	„	Wurzen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	574	„	Oschatz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	575	„	Wilhelm Einert †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	576	„	Frankenberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
12	577	„	Lissabon †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	578	„	Rom †	„	1876	406	559	E. 14,0	1 260	3 461	185	40	45	6,80	80,48	87,28	1,20	9,[illegible]
	579	„	Florenz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	580	„	Neapel †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	581	„	Düsseldorf †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	582	„	Brüssel †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	583	„	Wilhelm Seyffarth †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	249	II. Mc	Prometheus †	Hartmann in Chemnitz.	1861	38	559	E. 15,0	1 200	3 510	178	40	45	6,12	78,53	84,65	1,10	7,[illegible]
	250	„	Phaëton †	„ „ „	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	257	„	Aurora †	„ „ „	1862			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	569	„	Saale ○ ✕	„ „ „	1856	38	508	E. 14,0	1 172	3 555	178	40	45	5,66	79,54	85,20	1,02	7,[illegible]
11	571	„	Schlema ○ ✕	„ „ „	1857			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die				Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ l\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.				Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.	Achse.					Kilogr.	Mark.	Millimeter.			

Eisenbahnen.

Lokomotiven.

Zugehörige Tender:
Eilzugtender.

2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	30,69	10,87	11,23	11,23	33,33	22,46	2 510	44 509,52			96	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			97	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			98	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			99	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			100	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 759,52			101	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 759,52			102	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	31,16	11,22	11,29	11,29	33,80	22,58	2 510	44 959,52			13	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			66	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			67	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51	10 230	14 300	68	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51	9 230	12 990	164	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			163	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			165	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			166	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			167	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 910,22			168	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			169	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			170	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			171	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			172	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			173	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			174	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 230	32,41	10,64	12,14	12,14	34,92	24,28	2 510	42 180,52			214	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,52	10 330	14 380	215	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,52	9 330	13 070	216	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,52			217	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,52			222	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,52			230	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	29,00	10,34	10,65	10,65	31,64	21,30	2 510	39 445,01			11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00			12	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00			15	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00			22	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,22	10 280	14 300	145	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,22	9 280	12 990	146	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,22			147	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,22			148	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,22			149	
2	1 700	1 035	180,0	165,0	4 400	28,00	10,40	10,40	10,40	31,20	20,80	2 930	36 210,22			572	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			573	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			574	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			575	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			576	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22	10 620	14 490	577	
2	1 700	1 035	180,0	165,0	4 400	28,80	10,50	11,00	10,50	32,00	21,50	2 930	26 310,22	9 620	13 180	578	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			579	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			580	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			581	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			582	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			583	
1	1 845	1 230	159,5	146,0	4 285	26,30	10,83	13,03	5,40	29,26	13,03	1 850	41 148,83	10 010	14 230	249	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 148,83	9 010	12 920	250	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 748,83			257	
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 064	25,00	10,75	11,75	5,00	27,50	11,75	1 800	40 650,00	9 720	13 940	569	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00	8 720	12 630	571	

H. VI. und **B. VI.**: Rahmen un Steuerung liegen innen, die horizontale Cylinder aussen; die gekuppelte Achs liegt hinter der Feuerbüchse, die Vorder achse ist Laufachse und hat über den Achs büchsen liegende Tragfedern. Nr. 11—1 22, 66—68, 96—102, 145—149 und 163—17 haben die Tragfedern der Mittel- (Treib- Achse über den Achsbüchsen und sin erstere mit der Querfeder der Hinterachs durch grosse und kleine Ausgleichhebe so verbunden, dass die Drehpunkte de letzteren über den Hinterachsbüchsen liegen Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Be Nr. 214—217, 222 und 230 sind die unte den Achsbüchsen liegenden Federn de gekuppelten Achsen durch in der Länge richtung liegende Ausgleichhebel verbunden Allan'sche Steuerung mit Schraube un Einrichtung zum Fahren mit Gegendamp

Hl. VI.: Rahmen und Steuerung liege innen, die horizontalen Cylinder aussen die gekuppelte Achse liegt hinter de Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Lauf achse, die Tragfedern derselben liege über, die der Treib- und Kuppelachs unter den Achsbüchsen. Die Federn de Vorderachse sind mit denen der Mittel (Treib-) Achse durch in der Längsrichtun liegende und die der Kuppelachse durc einen in der Querrichtung liegenden Aus gleichhebel verbunden. Stephenson'sch Steuerung mit Händel.

H. VIa. Nr. 249, 250 und 257: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontale Cylinder aussen. Vorder- und Hinterachs (letztere hinter der Feuerbüchse) sind Lauf achsen. 4 ungekuppelte Längsfedern über den Achsbüchsen der Mittel- und Vorder achse. Querfeder für die Hinterachse Stephenson'sche Steuerung mit Händel.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche. (Quadratmeter.)	Zulässiger höchster
	562	II. VIa.	Schellenberg ⊕	Hartmann in Chemnitz.	1868	381	508	E. 15,0	1 177	3 468	180	40	45	5,77	78,47	84,24	0,91	
	563	„	Riesa ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	564	„	Kieritzsch ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	565	„	Gera ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	566	„	Bautzen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	568	„	Althen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	544	B. VIa.	Amsterdam ⊕	A. Borsig in Berlin.	1857	381	508	E. 15,0	1 151	3 468	182	40	45	5,59	79,34	84,93	0,91	
	546	„	Triest ⊕ ✕ ⊓	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	548	„	Weser ⊕	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	550	„	Schmölln ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	551	„	Stein ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	553	„	Böhlen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
14	554	„	Posen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	555	„	Lindau ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	556	„	Breitingen ⊕	„ „ „	1865	381	508	E. 16,0	1 177	3 468	182	40	45	5,86	79,34	85,20	0,91	
	557	„	Mosel ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	558	„	Fährbrücke ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	559	„	Gustav Harkort ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	560	„	Elberfeld ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	561	„	Weimar ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	205	II. VIb.	Münster †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	8,12	76,66	84,78	1,35	
	209	„	Radeberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
4	734	„	Afrika †	„	1886	420 / 600	560	E. 15,0	1 350	3 700	180	45	50	7,99	94,14	102,13	1,82	
	735	„	Cairo †	„	„	420	560	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	193	K. VIIIb.	Amerika †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1870	406	559	E. 13,0	1 230	3 690	187	40	45	7,41	86,74	94,15	1,32	
	194	„	Wartburg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	195	„	Worms †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
8	196	„	Ems †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	197	„	Moskau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	198	„	Madrid †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	199	„	Warschau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	200	„	Kessler †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	

Personenzu

1	228	II. IIIa.	Eisenach †	Hartmann in Chemnitz.	1853	406	610	E. 14,5	1 220	3 131	185	40	45	6,47	72,81	79,28	1,18	
2	225	W. IIIa.	Breslau †	F. Wöhlert in Berlin.	1853	406	610	E. 16,0	1 295	3 207	183	40	45	6,64	73,77	80,61	1,22	
	226	„	Wöhlert †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
1	73	B. IIIa.	Waldheim †	A. Borsig in Berlin.	1853	381	610	E. 16,0	1 190	3 076	198	40	45	7,61	76,56	84,17	1,27	
	294	II. III.	Kamenz †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1871	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,66	
	295	„	Spremberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	296	„	Röhrsdorf †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	297	„	Kottbus †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	298	„	Senftenberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	299	„	Lübben †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**							**Anschaffungskosten**	**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ l.\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{8} Q$, wenn $Z > Z_1$	der Lokomotiven ausschl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 064	27,98	10,65	14,10	6,00	30,75	14,10	1 800	33 060,23			562	**H. VI a.** Nr. 562, 571, 562—566, 568 u. **H. VI b.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Vorder- achse und Hinterachse (letztere hinter der Feuerbüchse) sind Laufachsen; Vorder- und Mittelachse haben über den Achsbüchsen gelagerte, durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbundene Tragfedern, die Hinterachse hat Quertragfedern. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Nr. 562—566, 568, 544, 546, 548, 550, 551 und 553—561 ausserdem Expansionsschieber mit besonderem Händel.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			563	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			564	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			565	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			566	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			568	
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	40 650,00			544	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			546	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 297,03			548	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 292,20	9 720	13 840	550	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23	8 720	12 530	551	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			553	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			554	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			555	
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	40 860,23			556	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			557	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			558	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			559	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			560	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			561	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 230	33,00	11,25	12,20	12,20	35,75	24,40	2 510	42 259,51	10 330	14 380	205	**H. VI b.** Nr. 205 u. 209: Wie H. VI Nr. 214, nur Vorderachse drehbar. Der Zapfen des Drehgestelles liegt über der Achse. Die beiden Längstragfedern des Drehgestelles sind durch einen in der Querrichtung liegenden Ausgleichhebel verbunden.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 259,51	9 330	13 070	209	
2	1 875	1 230	185,0	185,0	5 000	39,20	14,05	14,56	14,56	43,17	29,12	3 320	32 500,00	11 400	14 990	734	**H. VI b.** Nr. 734 u. 735: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen zwischen Kuppel- (Mittel-) u. Lauf- (Vorder-) Achse angeordneten Cylinder aussen. Die Treibachse liegt unter der Feuerbüchse. Die Laufachse in einem seitlich verschiebbaren Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Die 6 Tragfedern liegen unter den Achsbüchsen, die Federn der gekuppelten Achsen sind durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Nr. 734 nach dem Verbundsystem konstruirt, mit rechtsliegendem Hochdruck- und linksliegendem Niederdruckcylinder. Zugkraft dieser Lokomotive nach Formel $Z = \frac{7}{8} \cdot \frac{0{,}006\ d^2\ l.\ p}{D}$ berechnet.
"	"	"	"	"	"	37,03	13,30	14,30	14,30	41,90	28,60	"	31 200,00	10 400	13 680	735	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	5 040	34,68	15,85	10,97	10,97	37,79	21,94	2 510	42 259,51			193	**K. VIII b.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Die beiden Laufachsen sind in einem Drehgestelle mit 2 Längsfedern vereinigt. Die Kuppelachse liegt hinter der Feuerbüchse. Die Federn der gekuppelten Achsen liegen unter den Achsbüchsen und sind durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Allan'sche Steuerung mit Händel. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	Beide Laufachsen zusammen.	"	"	"	"	"	42 259,51			194	
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			195	
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51	11 150	15 100	196	
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51	10 150	13 790	197	
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			198	
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			199	
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			200	

Lokomotiven.

Zugehörige Tender:

Tender für Personen- u. Güterzüge

2	1 540	1 035	145,0	129,0	4 000	23,50	11,20	7,45	7,45	26,10	14,90	2 480	42 579,69	9 570	13 870	228	**H. III a.**, **W. III a.** und **B. III a.** Nr. 228, 225, 226, 73: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. Die gekuppelte Achse liegt hinter der Feuerbüchse, die Vorderachse ist Laufachse. Längsfedern über den Büchsen der Vorderachse; Nr. 228 zwei, zwischen Treib- u. Kuppelachse angeordnete Längsfedern, die durch 4 in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel auf die Achsbüchsen wirken. Nr. 225 u. 226 Anordnung der Federn für die gekuppelten Achsen wie bei K. VIII b. Nr. 73 Anordnung der Federn wie bei B. VI. Nr. 225 u. 73 Steuerung nach Stephenson mit Händel. Nr. 225 u. 226 Steuerung nach Gooch mit Händel.
2	1 525	1 035	160,0	122,0	4 020	24,00	11,00	8,40	8,40	27,80	16,80	2 770	42 554,44	8 910	12 970	225	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 554,44			226	
2	1 555	1 035	157,0	157,0	4 110	25,10	9,00	9,40	9,40	27,80	18,80	2 390	42 497,04	9 700	13 670	73	
														9 070	12 790		
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,42	11,36	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	42 210,21			294	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21			295	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21	9 620	13 850	296	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21	8 990	12 970	297	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			298	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			299	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	19. Zulässiger höchster Ueberdruck des Kesselrohrs.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				Kilogr.
	300	II. III.	Sorau †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1871	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,66	8
	301	„	Pulsnitz †	„	1872	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	302	„	Fünfhundert †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	303	„	Krieg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	304	„	Sedan †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	305	„	Wörth †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	306	„	Kaiser †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	307	„	Friede †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	308	„	Marienbad †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	309	„	Karlsbad †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	201	„	Alsen †	„	1872	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	202	„	Düppel †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	203	„	Kissingen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	204	„	Meissen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	206	„	Dux †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	310	„	Borna	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	311	„	Frohburg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	312	„	Lobstädt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	313	„	Geithain †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	314	„	Regis †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	315	„	Rochlitz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	316	„	Penig †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	317	„	Wittgensdorf †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	318	„	Narsdorf †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	319	„	Limbach †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	320	„	Rötha †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	321	„	Pegau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	348	„	St. Privat	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
66	349	„	Gravelotte	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	350	„	Bitsch †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	351	„	Breisach †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	352	„	Colmar	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	353	„	Forbach †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	354	„	Villiers	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	355	„	Beaumont	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	356	„	Kehl	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	357	„	Pfalzburg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	383	„	Saarburg	„	1872	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,66	8,1
	384	„	Weissenburg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	385	„	Genf	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	386	„	Thionville	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	387	„	Thann	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	388	„	Rosswein †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	389	„	Nassau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	390	„	Nossen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	391	„	Rosenthal †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	392	„	Wittenberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	393	„	Ulm †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	394	„	Brünn †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	395	„	Pilsen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	396	„	Coburg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	397	„	Erfurt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	398	„	Dessau †	„	1873	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	399	„	Torgau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	400	„	Deutschland †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	401	„	Hörde †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	402	„	Witten †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	403	„	Bochum †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	404	„	Neuss †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	405	„	Gladbach †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	673	II. IIIb.	Montevideo †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 15,0	1 300	3 150	213	40	45	7,25	84,34	91,59	1,66	9,0
	674	„	Michigan †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	675	„	Schwanfild †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	676	„	Milwaukee †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	677	„	Caracas †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	678	„	Providence †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2.\ l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{k} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,42	11,36	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	42 180,53			300	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			301	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			302	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			303	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			304	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			305	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			306	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			307	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			308	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			309	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			201	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			202	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			203	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			204	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			206	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			310	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			311	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			312	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			313	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,90			314	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			315	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			316	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 620	13 850	317	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	8 990	12 970	318	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			319	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			320	**H. III.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse, hat oben angeordnete, durch einen in der Querrichtung liegenden Ausgleichhebel verbundene Federn; die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen haben in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			321	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			348	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			349	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 192,19			350	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,90			351	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			352	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,91			353	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			354	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			355	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			356	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			357	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,02	11,41	12,88	12,88	37,17	25,76	3 010	42 000,00			383	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			384	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			385	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			386	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			387	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			388	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			389	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			390	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			391	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			392	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04	9 620	13 930	393	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04	8 990	13 050	394	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			395	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 192,19			396	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 192,19			397	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			398	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			399	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			400	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			401	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			402	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			403	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			404	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			405	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,70	12,54	12,73	12,73	38,00	25,46	3 190	50 717,03			673	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 717,03			674	**H. III b.** Nr. 673—683 wie H. III., nur Vorderachse drehbar. Der Zapfen des Drehgestelles liegt über der Achse. Die beiden Längstragfedern des Drehgestelles sind durch einen in der Querrichtung liegenden Ausgleichhebel verbunden.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 717,03			675	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			676	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03	9 620	13 930	677	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03	8 990	13 050	678	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	Bemerkungen.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				
	679	II. III b.	Bogota †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 15,0	1 300	3 150	213	40	45	7,25	84,24	91,59	1,69	
	680	„	New-Haven † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	681	„	Rochester † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	682	„	Newark † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	683	„	Valparaiso †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	495	„	Bahia ✕	„	1877	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,66	
	496	„	Cuba	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	497	„	Havaña	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	498	„	Kansas	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	499	„	Kentucky	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	500	„	Memphis ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	501	„	Prairie † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	502	„	Quebec † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	503	„	Santiago † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
42	504	„	Tennessee † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	505	„	Utah † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	506	„	San Francisco	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	26	„	Arkansas	„	1883	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,66	
	27	„	Olympia † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	29	„	Omaha	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	33	„	Texas † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	552	„	Arizona † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	720	„	Toronto †	„	1885	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	721	„	Cordova †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	722	„	Ecuador †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	723	„	Jamaika †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	724	„	Jova †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	725	„	Pueblo †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	726	„	Louisiana †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	727	„	Barra †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	728	„	Satillo †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	729	„	Springfield †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	730	„	Topeka †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	731	„	Cartagena †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	740	„	Loxa ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	741	„	Tampico ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	376	K. III.	Ischl †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,60	
	377	„	Essen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
7	378	„	Gastein †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	379	„	Ragatz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	380	„	Pfäffers †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	381	„	Wildbad †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	382	„	Genua †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	421	K. III b.	Stolpen †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,60	
	422	„	Neustadt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	423	„	Ebersbach †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	424	„	Eybau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	425	„	Colditz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	426	„	Bockau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
14	427	„	Dohna †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	428	„	Eibenstock †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	429	„	Geyer †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	430	„	Grünthal †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	431	„	Herrnhut †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	432	„	Kohren †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	433	„	Hartha †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	434	„	Brandis †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	406	Schw. III b.	Boston †	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1873	406	559	E. 14,5	1 300	3 152	213	40	45	7,18	84,39	91,57	1,59	
	407	„	Chicago †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	408	„	Jackson †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	409	„	Montreal †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Äusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen: durch die Vorder-Achse.	durch die Mittel-Achse.	durch die Hinter-Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2 . l . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,70	12,54	12,73	12,73	38,00	25,46	3 190	56 197,03			679	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03	9 620	13 930	680	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03	8 990	13 050	681	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			682	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			683	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	32,80	12,30	12,20	12,20	36,70	24,40	3 010	28 143,00			495	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			496	**H. III b.** Nr. 495—506: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet in Längsfedern über den Büchsen der Vorder- und unter den der Treibachse, eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			497	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			498	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			499	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			500	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			501	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			502	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			503	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			504	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			505	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			506	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,30	12,30	37,00	24,60	3 010	30 020,00			26	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 212,20			27	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 020,00	10 050	14 200	29	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 212,20	9 420	13 320	33	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 212,20			552	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 190	29 000,00			720	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			721	**H. III b.** Nr. 26, 27, 29, 33, 552, 720—731, 740 und 741: Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen, Drehgestell mit zugehörigen Längsfedern, wie bei H. IIIb. Nr. 495—506. Die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 26, 27, 29, 33 und 552.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			722	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			723	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			724	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			725	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			726	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			727	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			728	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			729	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			730	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			731	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 600,00			740	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 600,00			741	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	31,20	11,45	11,55	11,55	34,55	23,10	3 010	42 180,54			376	**K. III:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse, hat oben angeordnete durch einen in der Querrichtung liegenden Ausgleichhebel verbundene Federn; die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen haben in der Längsrichtung liegenden Ausgleichhebel. Allan'sche Steuerung mit Schraube, Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			377	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22	9 620	13 930	378	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,54	8 990	13 050	379	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,54			380	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			381	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			382	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	33,29	10,81	12,89	12,89	36,59	25,78	3 010	48 229,53			421	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			422	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			423	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			424	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			425	**K. III b.** Nr. 421—434 wie K. III, nur Vorderachse drehbar. Die Vorderachsbüchsen sind durch einen um einen Mittelzapfen drehbaren Querträger verbunden. Die beiden ungekuppelten Längstragfedern der Vorderachse sind wie bei K. III. angeordnet.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			426	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52	9 620	13 930	427	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52	8 990	13 050	428	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			429	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			430	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			431	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 210,22			432	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 210,22			433	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 180,53			434	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 950	34,17	10,91	13,28	13,28	37,47	26,56	3 010	46 902,01			406	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01	9 950	14 070	407	
"	"	"	"	"	3 980	"	"	"	"	"	"	"	46 839,53	9 320	13 190	408	
"	"	"	"	"	3 950	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			409	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	410	Schw. IIIb.	Brooklyn †	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin	1873	406	559	E. 14,5	1 300	3 152	213	40	45	7,18	84,39	91,57	1,59
	411	"	New-York	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	412	"	Philadelphia	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	413	"	Richmond †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	414	"	Washington	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	415	"	Cincinnati †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	435	"	Albany †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	436	"	Baltimore †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	437	"	Buffalo †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	438	"	Charleston †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
32	439	"	Cleveland †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	440	"	Detroit †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	441	"	St. Louis †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	442	"	Mobile †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	443	"	Louisville	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	444	"	New-Orleans †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	445	"	Ottawa †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	446	"	Pittsburg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	696	"	Madison † ✕	"	1875	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	205	40	45	7,02	83,95	90,97	1,52
	697	"	Maine † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	698	"	Merida † ✕	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	699	"	Margarita † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	700	"	Minnesota † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	701	"	Montana † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	702	"	Madeira † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	703	"	Maldonado † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	704	"	Martinique † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	705	"	Mendoza † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	480	III. IIIb.	Alabama †	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,99	86,00	92,99	1,60
	481	"	Carolina †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	482	"	Dakota †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	483	"	Erie †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	484	"	Georgia	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	485	"	Halifax †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
15	486	"	Jersey †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	487	"	Kensington ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	488	"	Lima † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	489	"	Mexico ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	490	"	Mississippi † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	491	"	Missouri	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	492	"	Nevada † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	493	"	Ohio ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	494	"	Panama	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Lokomotiven f

1	336	C. I.	Zittau	Cockerill in Seraing, Kessel von Egestorff.	1847/1869	355	559	E. 12,0	1 040	3 939	117	45	50	5,25	65,17	70,42	0,99
	1	H. II.	Saxonia ♀	Hartmann in Chemnitz.	1854	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,00	101,82	1,25
	2	"	Bavaria	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	3	"	Iris	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	41	"	Jaguar	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	74	"	Mittweida ♀	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

A. Bestand an Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
der Treibachsen einschl. der gekuppelten. Achszahl	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 d^2 l. p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{n} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 950	34,17	10,91	13,28	13,28	37,47	26,56	3 010	46 902,01			410	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			411	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			412	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			413	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			414	**Schw. III b.** Nr. 406—415 und 435 bis 446: Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen, Federn, Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf wie bei K. III. Die Vorderachse liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			415	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			435	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51	9 950	14 070	436	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51	9 320	13 190	437	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 997,03			438	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			439	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			440	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			441	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			442	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 800,00			443	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			444	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			445	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			446	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	34,10	11,35	13,28	13,28	37,91	26,56	3 010	55 697,04			696	**Schw. III b.** Nr. 696—705: Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und ist in einem Drehgestelle gelagert, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist; Längsfedern über den Büchsen der Vorderachse und unter den der Treibachsen, eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			697	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			698	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04	10 060	14 250	699	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04	9 430	13 370	700	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			701	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			702	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			703	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			704	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			705	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	31,99	11,96	12,10	11,73	35,79	23,86	3 010	28 709,51			480	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 647,03			481	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			482	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			483	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			484	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			485	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51	10 050	14 200	486	**Hl. III b.:** Wie bei H. III b. Nr. 49 bis 506.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00	9 420	13 320	487	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			488	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			489	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			490	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			491	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			492	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			493	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			494	

Zugehörige Tender:

Tender für Personen- u. Güterzüge

(Ausnahme bei Lok. B. II a. Nr. 618 u. 623.)

gemischte Züge.

2	1 550	1 050	152,0	140,0	3 145	23,94	6,53	9,78	9,82	26,14	19,61	2 320	44 094,00	9 910	13 940	336	**C. I.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel; die Vorderachse ist Laufachse. 6 ungekuppelt. Längsfedern über den Achsbüchsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel.
														9 280	13 060		
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	41 400,00			1	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00	10 230	14 480	2	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00	9 420	13 300	3	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	43 500,00			41	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	40 500,00			74	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	42	II. II.	Biber	Hartmann in Chemnitz.	1855	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,25
	47	"	Drache	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	48	"	Altenburg †	" " "	"	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
	49	"	Werdau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	75	"	Ostrau	" " "	"	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,25
	50	"	Plauen	" " "	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
	52	"	Mulde †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	76	"	Stauchitz	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	77	"	Oberlichtenau	" " "	"	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,25
	78	"	Ernstthal	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	229	"	Bastei	" " "	"	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
	240	"	Lilienstein	" " "	"	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,25
	241	"	Spree	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	5	"	Hirsch ❡	" " "	1857	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,25
	10	"	Tiger	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	79	"	Erlau	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	80	"	Lichtenstein	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	81	"	St. Egidien	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	243	"	Atalante	" " "	"	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,25
	244	"	Pillnitz †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	245	"	Gravenstein †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	246	"	Friedland †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	82	"	Glauchau	" " "	1858	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,12	90,90	1,25
	83	"	Schönburg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	84	"	Meerane	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	85	"	Hohenstein	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	247	"	Mercur †	" " "	1861	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,68	84,12	90,81	1,25
	248	"	Uranus †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	258	"	Bodenbach	" " "	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	259	"	Venus †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	260	"	Tellus †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
79	261	"	Pallas ⚔ ♂	" " "	1863	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	262	"	Ceres ⚔	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	263	"	Vesta ⚔	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	338	"	Ehrenstein †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	118	"	Treuen	" " "	1864	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,88	84,12	91,01	1,25
	119	"	Lengenfeld	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	120	"	Auerbach	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	121	"	Falkenstein	" " "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	122	"	Oelsnitz	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	123	"	Schöneck ⚔ ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	124	"	Adorf ⚔ ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	125	"	Neukirchen ⚔ ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	126	"	Elster	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	127	"	Brambach	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	128	"	Franzensbad	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	129	"	Eger	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	130	"	Bayreuth	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	131	"	Amberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	132	"	Voigtland	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	133	"	Osterland ⚔	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	134	"	Landshut ⚔	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	135	"	Passau ⚔ ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	136	"	Linz ⚔ ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	264	"	Odin	" " "	"	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,51	84,12	90,64	1,25
	265	"	Thor	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	266	"	Baldur	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	267	"	Freia †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	268	"	Iduna †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	339	"	Mandau †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	269	"	Atlas	" " "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	270	"	Vulcan	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	271	"	Titan	" " "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	272	"	Cyclop	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	273	"	Amazone	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	274	"	Carl der Grosse †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	275	"	Centaur †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
Anzahl der Achsen: der Treibachsen (einschl. der gekuppelten)	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht D.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}506\ d^2\ l\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{8} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	43 500,00			42	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			47	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 797,04			48	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			49	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			75	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	42 600,00			50	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 797,04			52	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			76	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	43 500,00			77	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			78	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			229	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			240	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			241	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	43 661,10			5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 661,10			10	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			79	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00	10 230	14 480	80	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00	9 420	13 300	81	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 500,00			243	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 085,64			244	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 085,64			245	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 085,64			246	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	43 500,00			82	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			83	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			84	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			85	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	43 835,64			247	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 835,64			248	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			258	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 835,64			259	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 835,64			260	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			261	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			262	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			263	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 135,64			338	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,60	8,40	12,75	12,75	33,90	25,50	3 300	42 300,00			118	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			119	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			120	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			121	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			122	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			123	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			124	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			125	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			126	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			127	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			128	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			129	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			130	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			131	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			132	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	10 260	14 590	133	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 450	13 560	134	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			135	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			136	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,00	8,70	12,30	12,30	33,30	24,60	2 720	45 146,55			264	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	45 146,55			265	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,50			266	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 343,04			267	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 343,04			268	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 135,64			339	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 303,55			269	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 278,10			270	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70			271	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70			272	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			273	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,52			274	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			275	

H. II.: Rahmen und Steuerung liege innen, die horizontalen Cylinder ausse sämmtliche Achsen unter dem Langkesse Die Vorderachse ist Laufachse. Von de 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sin die der gekuppelten Achsen durch in de Längsrichtung liegende Ausgleichhebe verbunden. Stephenson'sche Steuerun Nr. 1—3, 10, 41, 42, 47—50, 52, 118—13 264 und 266—270 haben Dampfschlitten bremse, Nr. 271—280 Dampfklotzbremse un Nr. 265 Einrichtung zum Fahren m Gegendampf.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	276	II. II.	**Gigant** †	Hartmann in Chemnitz.	1867	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,51	84,12	90,64	1,25
	277	,,	**Triton** †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	278	,,	**Boreas** †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	279	,,	**Argo** †	,, ,, ,,	1868	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	280	,,	**Jason** †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	340	,,	**Hochwald** †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7,03	84,12	91,16	1,25
	341	,,	**Lausche** †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
2	36	W. II.	**Büffel**	F. Wöhlert in Berlin.	1852	406	610	E. 16,0	1 180	4 289	180	40	45	7,08	97,04	104,12	1,32
	37	,,	**Salamander**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
2	44	B. II.	**Leipzig**	A. Borsig in Berlin.	1855	406	610	E. 14,0	1 220	4 195	182	40	45	7,20	95,88	103,08	1,32
	45	,,	**Zwickau**	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
2	618	B. IIa.	**Kötzschenbroda** ⊙	A. Borsig in Berlin.	1856	381	610	E. 11,5	1 072	4 198	143	40	45	5,04	75,41	80,45	0,98
	623	,,	**Oder** ⊙	,, ,, ,,	1859	381	610	E. 12,0	1 072	4 198	143	40	45	5,08	75,46	80,54	0,99
	584	K. II.	**Borsdorf** ⊕	E. Kessler in Esslingen.	1866	406	612	E. 15,0	1 180	4 260	180	40	45	7,22	96,39	103,61	1,11
	585	,,	**Leisnig** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	586	,,	**Deutschenbora** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	587	,,	**Grossbothen** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	588	,,	**Lichtenberg** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	589	,,	**Grimma** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	590	,,	**Tanndorf** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	591	,,	**Sayda** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	592	,,	**Grossenhain** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	593	,,	**Zella** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	594	,,	**Pest** ⊕	,, ,, ,,	1867	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	595	,,	**Priestewitz** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	596	,,	**Coswig** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	597	,,	**Mannheim** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
29	598	,,	**Dortmund** ⊕	,, ,, ,,	1868	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	599	,,	**Minden** ⊖	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	600	,,	**Gotha** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	601	,,	**Aachen** †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	602	,,	**Giessen** ⊕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	603	,,	**Ortrand** ⊖	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	604	,,	**Moldau** †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,18	94,24	101,42	1,11
	605	,,	**Ruhland** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	606	,,	**Kohlfurt** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	607	,,	**Triebisch** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	608	,,	**Esslingen** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	609	,,	**Lohmen** †	,,	1875	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,16	94,24	101,40	1,11
	610	,,	**Gmunden** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	611	,,	**Gratz** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	612	,,	**Miltitz** †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
	Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
	Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ l.\ p}{D}$ oder $Zi = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_A$	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,00	8,70	12,30	12,30	33,30	24,60	3 300	45 355,53			276	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	45 355,53			277	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	45 355,53	10 260	14 590	278	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	43 856,82	9 450	13 560	279	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	43 856,82			280	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	43 948,39			340	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	43 948,39			341	
	2	1 555	1 035	144,0	136,0	3 270	26,00	6,45	11,40	11,40	29,25	22,80	3 300	39 150,00	10 030	14 270	36	**W. II.:** Rahmen, Steuerung, Cylinde und Achsen wie bei H. II. Von den Längsfedern liegen 2 über den Vorderach büchsen, 2 zwischen Treib- und Kuppe achse; letztere wirken durch in der Läng richtung liegende Ausgleichhebel auf d Büchsen der gekuppelten Achsen. Stephe son'sche Steuerung mit Händel. Damp klotzbremse.
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 150,00	9 400	13 390	37	
	2	1 555	1 035	170,0	140,0	3 295	28,71	5,80	13,30	13,30	32,40	26,60	3 300	42 633,97	10 090	14 250	44	**B. II.:** Rahmen, Steuerung, Cylinde Achsen und Federn wie bei H. II. Stephe son'sche Steuerung mit Händel. Nr. Dampfbandbremse, Nr. 45 Dampfschul bremse.
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	42 633,97	9 460	13 370	45	
	2	1 380	1 035	144,0	117,0	3 350	23,52	6,28	10,15	10,15	26,58	20,30	2 310	38 850,00	9 400	14 000	618	**B. II.a.** Nr. 618 und 623: Rahmen un Steuerung liegen innen, die horizontale Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unt dem Langkessel. Bei der Vorderachse a Laufachse liegen die Tragfedern über de Achsbüchsen. Für die Treib- und Kuppe achse sind 2 Längsfedern angeordnet, d durch darüber liegende Ausgleichhebel a die Achsbüchsen drücken. Stephenso sche Steuerung mit Händel. **Zugehörige Tender:** Personen- un Güterzugtender Nr. 417 und 430.
	2	1 380	1 035	144,0	117,0	3 350	23,52	6,28	10,15	10,15	26,58	20,30	2 310	41 100,00			623	
	2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	31,82	8,49	13,27	13,27	35,23	26,74	3 550	39 186,05			584	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	2 960	39 186,05			585	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	3 550	39 186,05			586	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,05			587	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,05			588	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,05			589	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,05			590	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,05			591	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,05			592	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,05			593	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,05			594	**K. II.:** Rahmen und Steuerung liege innen, die horizontalen Cylinder aussen sämmtliche Achsen unter dem Langkesse die Vorderachse ist Laufachse. Von de Längsfedern über den Achsbüchsen sin die der gekuppelten Achsen durch in de Längsrichtung liegende Ausgleichhebel ve bunden. Stephenson'sche Steuerung b Nr. 584—603 und 609—612 mit Händel un bei Nr. 604—608 mit Schraube. Nr. 58 bis 603 mit Dampfschlitteubremse; Nr. 6 bis 612 Einrichtung zum Fahren n Gegendampf.
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,05			595	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,05			596	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,06			597	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,06	10 040	14 160	598	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,06	9 410	13 280	599	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,06			600	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	2 960	39 186,06			601	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	3 550	39 186,06			602	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 186,06			603	
	2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	55 386,06			604	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	55 386,06			605	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	55 386,06			606	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	55 386,06			607	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	55 386,06			608	
	2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	37 692,20			609	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	37 692,20			610	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	37 692,20			611	
	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	37 697,04			612	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.
8	663	Schl. II.	Heidelberg	Schichau in Elbing.	1875	432	559	E. 14,0	1 330	4 100	177	45	50	7,00	102,61	109,61	1,55
	664	,,	Cassel	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	665	,,	Falkenau	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	666	,,	Frankenstein	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	667	,,	Wolfsgefärth	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	668	,,	Weischlitz	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	669	,,	Berga	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	670	,,	Elsterberg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
20	54	II. IVb.	Hundert	Hartmann in Chemnitz.	1858	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
	55	,,	Wiesenburg	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	56	,,	Hartenstein	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	57	,,	Aue	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	109	,,	London	,, ,, ,,	1863	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	110	,,	Annaberg ✕	,, ,, ,,	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
	111	,,	Buchholz	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	113	,,	Augustusburg ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	114	,,	Scharfenstein ✕	,, ,, ,,	1865	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	115	,,	Waldkirchen	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	116	,,	Wolkenstein	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	117	,,	Flöha ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	175	,,	Wiesa ✕	,, ,, ,,	1867	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
	176	,,	Cainsdorf ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	342	,,	Hilbersdorf	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	381	559	E. 16,0	1 192	3 992	165	40	45	6,10	82,80	88,90	1,12
	343	,,	Komotau	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	344	,,	Schlettau ✕ ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	345	,,	Wilkau ✕ ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	346	,,	Saatz ✕ ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	347	,,	Weipert	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
4	231	II. Va.	Glückauf ✕	Hartmann in Chemnitz.	1855	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,68	84,47	91,15	1,25
	232	,,	Richard ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	233	,,	Tharandt ✕	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	234	,,	Neue Hoffnung	,, ,, ,,	1863	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,57	84,47	91,04	1,25
22	25	II. VII.	Euler	Hartmann in Chemnitz.	1868	406	559	St. 10,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,72	93,81	1,17
	181	,,	Mariotte	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	281	,,	Abrah. G. Werner †	,, ,, ,,	1868	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,72	93,81	1,17
	282	,,	Heinr. Cotta †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	283	,,	Wittekind †	,, ,, ,,	1869	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,72	93,81	1,17
	284	,,	Friedrich der Weise †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	285	,,	Kurfürst Moritz †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	286	,,	August der Starke †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	655	,,	Keppler	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz	1874	406	559	E. 14,5	1 280	3 750	182	40	45	6,91	85,79	92,70	1,24
	656	,,	Watt †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	657	,,	Fulton †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	658	,,	Leibnitz †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	659	,,	Siegfried † ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	684	,,	Breithaupt †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	685	,,	Humboldt † ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	686	,,	Bernoulli † ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	687	,,	Liebig †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	660	,,	Schill †	,,	1875	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	661	,,	Volta †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	662	,,	Blücher † ✕	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	671	,,	Hengist †	,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	672	,,	Horsa †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
10	182	Schw. VII.	Otto der Reiche	Schwartzkopff in Berlin.	1869	420	559	St. 10,0	1 305	3 810	184	40	45	6,69	88,12	94,81	1,16
	183	,,	Friedr. der Streitbare	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	184	,,	Albr. d. Beherzte ✕ ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	185	,,	Luther ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	186	,,	Stephenson ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	187	,,	G. E. Lessing ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	188	,,	Haus Wettin ✕ ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	189	,,	Herschel ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	190	,,	Melanchthon ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	191	,,	Barb. Uttmann ✕ ⎍	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**											
Anzahl der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6\,d^2 . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 525	1 020	178,0	159,0	3 295	30,86	9,92	12,71	12,71	34,64	25,42	3 690	47 700,00			663	**Schl. II.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern liegen 2 über den Laufachsbüchsen, die übrigen unter den Büchsen der Treib- und Kuppelachse, verbunden durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel. Allan'sche Steuerung mit Schraube.
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 700,00			664	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 700,00			665	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 700,00	10 440	14 680	666	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 700,00	9 810	13 800	667	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 700,00			668	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 700,00			669	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 700,00			670	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	29,00	7,70	12,20	12,20	32,10	24,40	2 980	42 600,00			54	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	42 600,00			55	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	42 600,00	10 170	14 100	56	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	42 600,00	9 540	13 220	57	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	42 797,04			109	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	31,00	8,00	13,00	13,00	34,00	26,00	2 980	43 950,00			110	**H. IVb.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen, zwischen Kuppel- (Mittel- und Laufachse angeordneten Cylinder sowie die Steuerung aussen; sämmtliche Achsen unter dem Langkessel. Die Vorderachse ist Laufachse und in einem Drehgestelle gelagert, dessen Zapfen über der Vorderachse liegt. Die über den Achsbüchsen angeordneten Federn sind bei der Vorderachse durch einen in der Querrichtung liegenden, bei der Treib- und Kuppelachse durch zwei in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 54—57, 109—111, 113 bis 117, 175, 176. Allan'sche Steuerung mit Schraube bei Nr. 342—347. Dampfschlittenbremse bei Nr. 110, 111, 113—117, 175 u. 176; Dampfklotzbremse u. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 342—347.
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	44 147,04			111	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	43 950,00			113	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	43 950,00	10 320	14 250	114	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	43 950,00	9 690	13 370	115	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	43 950,00			116	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	43 950,00			117	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	31,00	8,40	12,80	12,80	34,00	25,60	2 980	43 950,00			175	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	44 147,04			176	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	32,27	8,38	13,57	13,57	35,52	27,14	2 980	40 800,00			342	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	40 997,04			343	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	40 997,04	10 320	14 330	344	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	40 997,04	9 690	13 450	345	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	40 997,04			346	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	40 997,04			347	
3	1 390	—	159,5	—	3 050	23,65	8,73	8,89	8,78	26,40	26,40	2 680	42 300,00			231	**H. Va.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen unter dem Langkessel. 6 ungekuppelte Längsfedern über den Achsbüchsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel.
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	42 300,00	9 990	14 430	232	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	42 300,00	9 360	13 550	233	
3	1 390	—	159,5	—	3 050	25,00	9,30	9,30	9,15	27,75	27,75	2 680	45 000,00			234	
2	1 390	—	170,0	—	2 600	25,08	14,12	—	14,47	28,59	28,59	3 380	37 500,00	9 380	13 890	25	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00	8 750	13 010	181	
2	1 390	—	170,0	—	2 600	24,48	13,86	—	14,22	28,08	28,08	3 380	37 863,49			281	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 878,69			282	
2	1 555	—	170,0	—	2 600	25,05	14,32	—	14,32	28,65	28,65	3 020	36 197,04	9 590	14 100	283	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	36 197,04	8 960	13 220	284	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	36 197,04			285	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	36 197,04			286	
2	1 390	—	170,0	—	2 600	25,69	14,74	—	14,55	29,29	29,29	3 580	58 500,00			655	**H. VII.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die 2 gekuppelten Achsen unter dem Langkessel. Die Federn sind ungekuppelt und liegen bei Nr. 25, 181, 281—286 über und bei Nr. 655—662, 671, 672 und 684—687 unter den Achsbüchsen. Stephenson'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 25, 181, 283—286; mit Schraube bei Nr. 281 und 282. Allan'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 655—662, 671, 672 und 684—687. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 281—286, 655—662, 671, 672, 685 und 687.
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	58 713,34			656	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	58 713,34			657	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	58 697,04			658	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	58 697,04			659	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	50 513,34			684	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	50 497,04	9 380	13 890	685	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	50 497,04	8 750	13 010	686	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	50 513,34			687	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	58 697,04			660	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	58 697,04			661	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	58 697,04			662	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	44 197,04			671	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	44 197,04			672	
2	1 555	—	170,0	—	2 590	24,10	14,50	—	13,30	27,80	27,80	3 230	37 500,00			182	**Schw. VII.:** Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei H. VII. Von den 4 unter den Achsbüchsen liegenden Federn sind die beiden der Hinterachse durch einen in der Querrichtung liegenden Ausgleichhebel verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00			183	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00			184	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00			185	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00	9 220	13 790	186	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00	8 590	12 910	187	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00			188	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	37 500,00			189	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	38 904,00			190	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	—	,,	,,	,,	,,	38 904,00			191	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.
																	Lastzug-
	60	H. V.	Reichenbach ✕	Hartmann in Chemnitz.	1859	457	610	E. 16,0	1 278	4 202	197	40	45	7,78	104,05	111,83	1,31
	61	„	Hamburg ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	62	„	Magdeburg ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	63	„	Gebhardsberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	90	„	Nürnberg ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	91	„	Reuth ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	92	„	Bremen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	93	„	Frankfurt ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	94	„	Crimmitschau ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	95	„	Bamberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	7	„	Falke ✕	„ „ „	1861	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
	8	„	Schwan ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	9	„	Bär	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	103	„	Regensburg ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	104	„	Salzburg ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	251	„	Granaten	„ „ „	1861	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
	252	„	Edle Krone	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	253	„	Silberblick	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	105	„	Innsbruck	„ „ „	1862	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
	106	„	Augsburg ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	107	„	Würzburg ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	254	„	Himmelfahrt	„ „ „	1862	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,30
	255	„	Goldne Pforte	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	256	„	Freudenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	138	„	Neumark	„ „ „	1865	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,79	104,23	112,02	1,30
	139	„	Netzschkau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	140	„	Herlasgrün	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	141	„	Heidelspitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	142	„	Mehltheuer	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	143	„	Abendberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	144	„	Bellalp	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	151	„	Bellhorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	152	„	Birghorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	154	„	Bötzberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	155	„	Stockhorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	156	„	Bundalp	„ „ „	1866	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	158	„	Breithorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	159	„	Klausen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	162	„	Dündengrat	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	137	„	Sulzfluh	„ „ „	1868	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	150	„	Feehorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	153	„	Mont Collon	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	157	„	Franzenshöhe	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	160	„	Fornopass	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	161	„	Sattelhorn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	177	„	Contoberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	178	„	Glyshorn ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	179	„	Untersberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	180	„	Sustenhorn	„ „ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	192	„	Mönch	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	199	40	45	7,88	105,29	113,17	1,41
	287	„	Taunus	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
112	288	„	Semmering	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	289	„	Gotthard ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	290	„	Simplon	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	291	„	Splügen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	292	„	Jungfrau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	293	„	Spessart ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	207	„	Pöhlberg	„	1871	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	208	„	Pabststein	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	212	„	Landskrone ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	461	„	Aetna ⎍	„	1875	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04	1,41
	462	„	Dolomit	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	463	„	Faulhorn	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	464	„	Hochjoch	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	465	„	Julier	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	466	„	Leopoldsberg	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						Gewicht.								Lokomotive nebst Tender.			
Anzahl der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \, d^2 . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} G$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.		Millimeter.		Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			

Lokomotiven.

Zugehörige Tender:
Tender für Personen- u. Güterzüge

3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	51 600,00			60	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	51 600,00			61	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	51 600,00			62	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	51 600,00			63	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			90	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			91	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			92	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			93	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			94	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			95	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	47 850,00			7	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			8	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			9	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			103	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			104	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,20	12,50	12,50	37,20	37,20	4 670	47 661,00			251	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 661,00			252	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 661,00			253	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	47 850,00			105	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			106	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			107	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,20	12,50	12,50	37,20	37,20	4 670	47 661,00			254	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 661,00			255	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 661,00			256	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,25	11,20	13,10	13,10	37,40	37,40	4 670	48 750,00	10 010	14 720	138	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00	9 380	13 840	139	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			140	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			141	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			142	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			143	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			144	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			151	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			152	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			154	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			155	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			156	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 039,00			158	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 039,00			159	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 039,00			162	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 750,00			137	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			150	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	47 850,00			153	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 039,00			157	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 039,00			160	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	48 039,00			161	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	46 350,00			177	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	46 350,00			178	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	46 350,00			179	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	46 350,00			180	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	34,00	12,55	12,75	12,75	38,05	38,05	4 670	45 000,00			192	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			287	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			288	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			289	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00	10 110	14 820	290	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00	9 480	13 940	291	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			292	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			293	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			207	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			208	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	45 000,00			212	
3	1 390	—	159,5	—	3 400	34,40	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	41 700,00			461	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	41 700,00			462	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	41 700,00	10 360	14 970	463	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	41 700,00	9 730	14 090	464	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	41 700,00			465	
„	„	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	41 700,00			466	

H. V.: Rahmen und Steuerung liege
innen, die horizontalen, und nur bei Nr. 7
die schwach geneigten Cylinder aussen
sämmtliche Achsen sind gekuppelt un
liegen unter dem Langkessel. Nr. 736 nac
dem Verbund-System konstruirt, mit recht
liegendem Hochdruck- und linksliegende
Niederdruckcylinder. Die 6 Federn, vo
denen die der beiden hinteren Achse
durch in der Längsrichtung liegende Au
gleichhebel gekuppelt sind, liegen b
Nr. 7—9, 60—63, 90—95, 103—107, 137—14
150—162, 177—180, 251—256 über den Ach
büchsen, bei Nr. 192, 207, 208, 210—212, 22
287—293, 332—335, 358—363, 461—47
507—513, 613, 617, 620, 626, 708—712, 715—7
und 736—739 unter denselben. Gooch'sch
Steuerung mit Händel bei Nr. 7—9, 60—6
90—95, 103—107, 137—144, 150—16
177—180, 192, 251—256, 287—293; m
Schraube bei Nr. 207, 208 und 212; Allan
sche Steuerung mit Schraube bei Nr. 21
211, 227, 332—335, 358—363, 461—474, 5
bis 513, 613, 617, 620, 626, 708—712, 715—7
und 736—739. Einrichtung zum Fahren m
Gegendampf und Dampfklotsbremse b
Nr. 192, 207, 208, 210—212, 227, 287—29
332—335, 358—363, 461—474, 507—51
613, 617, 620, 626 und 708—712; Damp
schlittenbremse bei Nr. 7—9, 62, 90, 92, 9
104, 105, 138—143, 151, 152, 155, 156, 158, 15
162, 252, 253 und 256; Dampfklotzbrem
bei Nr. 60, 61, 63, 91, 93, 95, 103, 106, 10
137, 144, 150, 153, 154, 157, 160, 161, 177—18
251, 254 und 255; Heberleinbremse bei N
715—719 und 736—739.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Kessel. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Kessel. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Kessel. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Kessel. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Kessel. Heizfläche in den Rohren.	17. Kessel. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Kessel. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	467	H. V.	Matterhorn	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1875	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04	1,41
	468	,,	Ortler	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	469	,,	Finstermünz	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	470	,,	Niederwald	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	471	,,	Rheinstein	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	472	,,	Rosstrappe	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	473	,,	Waldspitz	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	474	,,	Vesuv ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	708	,,	Heiligenberg ×	,,	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04	1,41
	709	,,	Jeschken ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	710	,,	Inselsberg ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	711	,,	Rabenkopf ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	712	,,	Valtenberg ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	507	,,	Bernkogel ×	,,	,,	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,98	106,85	114,83	1,41
	508	,,	Fuchsberg ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	509	,,	Grossglockner ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	510	,,	Kaiserkrone	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	511	,,	Monte Baldo	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	512	,,	Monte Cristallo	,,	1877	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	513	,,	Rheinfels	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	210	,,	Tausend	,,	1878	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86	1,41
	211	,,	Fichtelberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	332	,,	Montblanc	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	333	,,	Wellhorn	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	334	,,	Sentis	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	335	,,	Eiger	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	358	,,	Auersberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	359	,,	Colmberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	360	,,	Kahlenberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	361	,,	Greifenstein	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	362	,,	Katzenstein	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	363	,,	Sandberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	227	,,	Keilberg	,,	1882	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86	1,41
	613	,,	Waldstein	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	617	,,	Titlis	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	620	,,	Silberhorn ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	626	,,	Aarjoch	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	715	,,	Riesenberg	,,	1884	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	1,41
	716	,,	Stürmer	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	717	,,	Wieselstein	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	718	,,	Hekla	,,	1885	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	1,41
	719	,,	Hohentwiel	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	736	,,	Känzli ◎	,,	,,	460 / 650	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06	1,41
	737	,,	Karwendel ◎	,,	,,	425	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	738	,,	Jochalm	,,	,,	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	1,41
	739	,,	Stromberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	322	Schw. V.	Pilatus	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1871	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,88	103,17	111,05	1,41
	323	,,	Furka	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	324	,,	Harz	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	325	,,	Monte Rosa	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	326	,,	Wetterhorn	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	327	,,	Bernina	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	328	,,	Schreckhorn	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	329	,,	Zermatt	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	330	,,	Tödi	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	331	,,	Grimsel	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	369	,,	Rothhorn ×	,,	1872	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,41
	370	,,	Burgberg ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	371	,,	Wendelstein ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	372	,,	Borsberg ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	373	,,	Scheibenberg	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	374	,,	Gemmi ×	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	375	,,	Watzmann	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
	Achsen und Räder.					Gewicht.											
Zahl der gekuppelten einschl.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ l\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	1 390	—	159,5	—	3 400	34,40	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	41 700,00			467	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			468	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			469	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			470	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			471	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			472	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			473	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			474	
3	1 390	—	159,5	—	3 400	34,40	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	40 000,00			708	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			709	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			710	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			711	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			712	
3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,50	13,00	12,55	12,55	39,00	39,00	4 670	28 143,00			507	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			508	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			509	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			510	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			511	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			512	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			513	
3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,50	13,00	12,55	12,55	39,00	39,00	4 670	45 000,00	10 360	14 970	210	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00	9 730	14 090	211	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			332	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			333	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			334	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			335	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			358	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			359	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			360	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			361	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			362	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			363	
3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,85	13,85	12,75	12,75	39,35	39,35	4 670	30 400,00			227	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			613	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			617	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			620	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			626	
3	1 390	—	170,0	—	3 400	35,50	14,30	12,85	12,85	40,00	40,00	4 670	32 500,00			715	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	32 500,00			716	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	32 500,00			717	
3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,85	13,85	12,75	12,75	39,35	39,35	4 670	29 900,00			718	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 900,00			719	
3	1 390	—	180,0	—	3 400	36,40	14,55	13,30	13,30	40,95	40,95	5 850	31 255,00	10 420	15 030	736	Nr. 736: Zugkraft berechnet nach Formel $Z = \frac{1}{6} \cdot \frac{0{,}006\ d^2\ l.\ p}{D}$
"	"	—	"	—	"	35,70	13,65	13,30	13,30	40,25	40,25	5 710	30 695,00	9 790	14 150	737	
3	1 390	—	170,0	—	3 400	35,00	13,70	12,90	12,90	39,50	39,50	4 950	29 470,00	10 360	14 970	738	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	29 470,00	9 730	14 090	739	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,50	12,40	12,40	37,30	37,30	4 670	45 258,75			322	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			323	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			324	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			325	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			326	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			327	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			328	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30	10 110	14 820	329	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30	9 480	13 940	330	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			331	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,50	12,40	12,40	37,30	37,30	4 670	46 391,30			369	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 391,30			370	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			371	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			372	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			373	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			374	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	46 456,80			375	

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.									
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
35	416	Schw. V.	**Albis**	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) in Berlin.	1873	457	610	E. 15,9	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,02	1,41
	417	„	**Winterberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	418	„	**Drachenfels**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	419	„	**Brocken**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	447	„	**Rolandseck**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	448	„	**Loreley**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	449	„	**Gaisberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	450	„	**Hirtstein**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	451	„	**Arlberg**	„	1874	457	610	E. 15,9	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,02	1,41
	452	„	**Brenner**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	453	„	**Donnersberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	454	„	**Eifel**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	455	„	**Forstenberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	456	„	**Grenzhorn**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	457	„	**Hohe Salve**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	458	„	**Hohe Göll**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	459	„	**Karst**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	460	„	**Martinswand**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	516	K. V.	**Arniberg** ⊙	E. Kessler in Esslingen.	1868	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	197	40	45	7,70	108,46	116,16	1,36
	517	„	**Balmhorn** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	518	„	**Beatenberg** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	519	„	**Hasliberg** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	514	„	**St. Bernhard** ⊙	„ „ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	515	„	**Dachstein** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	520	„	**Bieberstein** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	521	„	**Blümlisalp** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
16	522	„	**Kynast** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	523	„	**Plassenstein** ◎	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	524	„	**Daubenhorn** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	525	„	**Distelalp** ⊙	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	526	„	**Thorstein**	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	213	40	45	8,24	117,27	125,51	1,44
	527	„	**Kesselberg**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	528	„	**Dorenberg**	„	1873	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	529	„	**Zwieselalp**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	530	Sigl V.	**Tauern**	G. Sigl in Wien.	1874	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,35	113,42	121,77	1,53
	531	„	**Engelhorn**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	532	„	**Axenstein**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
8	533	„	**Grindelwald**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	534	„	**Etzelstock**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	535	„	**Hohenstaufen**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	536	„	**Mont Cenis**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	537	„	**Rigi**	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	475	Hl. V.	**Badelwand**	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	1,41
	476	„	**Kyffhäuser**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	477	„	**Götzenalp**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	478	„	**Schwarzwald**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	479	„	**Odenwald**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
11	538	„	**Finsteraarhorn**	„	1876	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,05	113,42	121,47	1,53
	539	„	**Galmihorn**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	540	„	**Zugspitz**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	541	„	**Glärnisch**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	542	„	**Burgenstein**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	543	„	**Doldenhorn**	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						Gewicht.											
Zahl der Achsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}008\ d^2\ l\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.		Millimeter.		Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,50	12,40	12,40	37,30	37,30	4 670	47 692,50			416	**Schw. V.:** Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen, Federn, Bremse etc. wie bei Nr. 192 der Gattung H. V. Nr. 322—331 Gooch'sche Steuerung mit Schraube; Nr. 369—375, 416—419 und 447—460 Allan'sche Steuerung mit Schraube.
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 692,50			417	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 692,50	10 110	14 820	418	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 692,50	9 480	13 940	419	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	50 700,00			447	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	50 700,00			448	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	50 700,00			449	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	50 700,00			450	
3	1 390	—	159,5	—	3 350	33,75	12,30	12,80	12,80	37,90	37,90	4 670	56 756,65			451	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,65			452	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,60			453	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,65			454	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,65	10 310	14 820	455	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,65	9 680	13 940	456	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,65			457	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,65			458	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,65			459	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	56 756,50			460	
3	1 380	—	165,0	—	3 330	34,30	12,25	13,35	13,25	38,95	38,95	5 000	49 050,00			516	**K. V.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen unter dem Langkessel. Von den 6 über den Achsbüchsen angeordneten Federn sind 4 durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel gekuppelt und zwar bei Nr. 514—525 Mittel- mit Hinterachsfedern, bei Nr. 526—529 Mittel- mit Vorderachsfedern. Ferner haben Nr. 514 bis 525 Stephenson'sche Steuerung mit Händel und Dampfschlittenbremse, hingegen Nr. 526—529 Stephenson'sche Steuerung mit Schraube und Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	49 050,00			517	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	49 050,00			518	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	49 050,00			519	
,,	,,	—	181,0	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	44 400,00			514	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	44 400,00	10 300	14 730	515	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	44 400,00	9 670	13 850	520	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	44 400,00			521	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	44 400,00			522	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	44 400,00			523	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	44 400,00			524	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	44 400,00			525	
3	1 380	—	181,0	—	3 330	33,50	11,16	13,17	13,17	37,50	37,50	5 000	43 350,00			526	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	43 350,00	10 390	14 810	527	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	43 350,00	9 720	13 900	528	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	43 350,00			529	
3	1 380	—	181,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	46 500,00			530	**Sigl V.:** Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei K. V. Federn der Treib- und hinteren Kuppelachse liegen unten und sind durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Schraube. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf und Dampfklotzbremse.
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 500,00			531	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 500,00			532	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 500,00	10 390	14 810	533	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 500,00	9 720	13 900	534	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 500,00			535	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 500,00			536	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 500,00			537	
3	1 380	—	170,0	—	3 400	35,00	13,30	12,80	12,80	38,90	38,90	4 710	30 600,00			475	**Hl. V.:** Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei K. V. Die Federn, welche zwischen der Treib- und hinteren Kuppelachse durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden sind, liegen unter den Achsbüchsen. Nr. 475 bis 479 Allan'sche Steuerung mit Schraube und Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf. Nr. 538—543 Stephenson'sche Steuerung mit Schraube. Sämmtlich mit Dampfklotzbremse.
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 600,00	10 360	14 970	476	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 600,00	9 730	14 090	477	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 600,00			478	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	30 600,00			479	
3	1 380	—	180,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	29 325,00			538	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00			539	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00	10 440	14 880	540	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00	9 810	14 000	541	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00			542	
,,	,,	—	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	29 325,00			543	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
																	Tender-
5	88	B. I. T.	Würschnitz	Hartmann in Chemnitz.	1857	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,98
	87	„	Schönbörnchen	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	89	„	Lugau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	637	„	Greiz	„ „ „	1865	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,98
	638	„	Brunn	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
2	632	B. II. T.	Stollen	A. Borsig in Berlin.	1854	381	610	E. 13,0	1 072	3 465	143	40	45	4,78	62,28	67,06	0,92
	634	„	Leder	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
16	639	B. III b. T.	Stahl †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1875	415	559	E. 12,5	1 150	3 165	176	40	45	6,55	70,02	76,57	1,27
	640	„	Granit †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	641	„	Marmor † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	642	„	Gold † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	643	„	Kobalt † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	644	„	Nickel † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	645	„	Arsen † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	646	„	Basalt † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	647	„	Silber †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	648	„	Kalk †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	649	„	Albit † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	650	„	Epidot † ✕	„	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	651	„	Topas † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	652	„	Felsit † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	653	„	Demant † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	654	„	Korund † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
6	690	Schw. IIIb. T.	Alabaster	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) in Berlin.	1874	420	559	E. 11,0	1 129	3 165	156	45	50	6,13	69,81	75,94	1,29
	691	„	Granat	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	692	„	Saphir ✕ ⊓	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	693	„	Onyx ✕ ⊓	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	694	„	Opal ✕ ⊓	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	695	„	Jaspis ✕ ⊓	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
4	58	B. IIb. T.	Schwarzenberg ✕	Hartmann in Chemnitz.	1856	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,52	72,94	78,46	0,86
	58	„	Schneeberg ✕	„ „ „	1859	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
	59	„	Neustädtel ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	108	„	Hercules ✕	„ „ „	1862	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07

A. Bestand an Lokomotiven.

okomotiven.

21. einschl. der gekuppelten.	22. Achsen und Räder. Durchmesser der Treibräder D.	23. Durchmesser der Laufräder.	24. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	25. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	26. Aeusserer Radstand.	27. Gewicht. Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	28. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	29. Mittel-Achse.	30. Hinter-Achse.	31. im Ganzen.	32. Adhäsionsgewicht G.	33. Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot L \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	34. Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	35. Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	36. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	37. Nummern der Lokomotiven.	38. Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 570	1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	1 860	43 500,00			88	**H. I. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Federn sind die der gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Bei Nr. 87—89 Schraubenbremse, bei Nr. 637 und 638 ausser Schraubenbremse an den Hinterrädern auch Dampfschlittenbremse. Wasserbehälter von 2,22 cbm und Kohlenraum von 1,20 cbm.
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	2 020	43 500,00	3 200	9 150	87	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	43 500,00			89	
2	1 570	1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	2 170	47 148,00	3 200	8 990	637	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	47 148,00			638	
2	1 380	1 035	144,0	128,0	3 840	26,00	11,50	11,50	6,00	29,00	23,00	2 690	35 700,00	3 840	8 730	632	**B. II a. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die Vorderachse ist Kuppelachse. Die Federn der gekuppelten Achsen sind durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden und liegen über den Achsbüchsen. Die hinter der Feuerbüchse liegende feste Laufachse hat eine oben liegende Querfeder. Schraubenbremse auf die Laufräder wirkend. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter von 4,00 cbm und Kohlenraum von 1,20 cbm.
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	35 700,00			634	
2	1 390	925	180,0	157,0	4 026	31,23	14,63	14,63	9,42	38,68	29,26	3 740	52 097,03			639	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	52 097,03			640	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	52 097,03			641	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	52 097,03			642	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	52 097,03			643	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	52 097,03			644	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	52 097,03	4 026	8 570	645	**H. IIIb. T.** u. **Schw. IIIb. T.:** Rahmen u. Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; die Vorderachse ist Kuppelachse. Die hinter der Feuerbüchse liegende Laufachse hat bei Nr. 642—644, 646—648 und 690—695 verschiebbare Achsbüchsen mit oben liegender Querfeder, bei Nr. 639—641, 645, 649—654 ist die Laufachse um einen Zapfen über ihrer Mitte drehbar. Die Federn der gekuppelten Achsen sind durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden und liegen unter den Achsbüchsen. Mittelräder haben Handbremse, bei H. IIIb. T. mit Wurfhebel, bei Schw. IIIb. T. mit Schraube. Allan'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter von 3,60 cbm und Kohlenraum von 1,30 cbm.
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	52 097,03			646	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	52 097,03			647	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	52 097,03			648	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	52 097,03			649	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	49 502,03			650	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	49 502,03			651	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	49 502,03			652	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	49 502,03			653	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	49 502,03	4 026	8 655	654	
2	1 390	925	170,0	157,0	4 025	29,60	13,80	13,80	9,40	37,00	27,60	3 830	46 800,00			690	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 800,00			691	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 800,00	4 025	8 610	692	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 800,00			693	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	49 500,00			694	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	49 500,00			695	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	27,80	5,80	13,35	13,35	32,50	26,70	2 980	45 600,00			53	**H. IVb. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen, zwischen Kuppel- (Mittel-) und Laufachse angeordneten Cylinder, sowie die Steuerung aussen; sämmtliche Achsen unter dem Langkessel. Die Vorderachse ist Laufachse und in einem Drehgestelle gelagert, dessen Zapfen über Vorderachsmittel liegt. Die über den Achsbüchsen angeordneten Federn sind bei der Vorderachse durch einen in der Querrichtung liegenden, bei den gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Schraubenbremse bei Nr. 53; Schrauben- u. Dampfschlittenbremse bei Nr. 58, 59 u. 108; Wasserbehälter bei Nr. 53 von 2,22 cbm, bei Nr. 58, 59 u. 108 von 1,32 cbm; Kohlenraum bei denselben von 1,20 cbm.
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	30,00	6,67	14,89	14,89	36,45	29,78	2 980	46 560,00	3 575	8 890	58	
,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	46 560,00			59	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	29,20	7,10	13,45	13,45	34,00	26,90	2 980	46 500,00	3 575	9 150	108	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Durchmesser innerer.	14. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
1	112	II. IVbb. T.	Wildeck ✕ ⎍	Hartmann in Chemnitz.	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,31
4	364	II. V. T.	Knappe	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,46	95,39	101,85	1,31
	365	„	Schacht ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	366	„	Wetter	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	367	„	Hunt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	368	„	Tiefbau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
33	16	„	Kohle	„	1873	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,31
	17	„	Adhäsion	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	23	„	Kraft	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	24	„	Leistung	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	64	„	Eisen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	65	„	Kaue	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	69	„	Fahrt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	213	„	Morgengang	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	420	„	Schlägel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	218	„	Bohrer	„	1874	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,31
	219	„	Rolle	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	221	„	Meisel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	223	„	Seil	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	224	„	Haspel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	18	„	Compass	„	1877	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,31
	19	„	Magnet	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	20	„	Kobold	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	21	„	Gnom	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	70	„	Arbeit ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	71	„	Gestänge ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	72	„	Basis	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	220	„	Dynamit	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	627	„	Steiger ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	635	„	Glocke ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	636	„	Halde ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	616	„	Berggeist ✕ ⎍	„	1878	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	746	„	Concordia ✕	„	1883	457	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,31
	747	„	Die Harth ✕	„	1884	457	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,31
4	628	W. VII. T.	Grube	F. Wöhlert in Berlin.	1874	355	530	E. 13,0	1 191	3 465	139	40	45	5,69	60,54	66,23	0,96
	629	„	Kunst	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	630	„	Blende	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	631	„	Curve	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
4	742	Schi. VII. T.	Zwenkau ✕ ⎍ ♂	F. Schichau in Elbing.	1873	340	575	St. 10,0	1 162	3 507	120	40	45	4,29	52,90	57,29	0,90
	743	„	Wiprecht v. Groitzsch ✕ ⎍ ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	744	„	Lucka ✕ ⎍ ♂	„ „ „	1874	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	745	„	Gaschwitz ✕ ⎍ ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
2	688	Or. VII. T.	Sauger	Maschinenbaugesellschaft Carlsruhe.	1873	279	533	E. 15,0	970	3 182,5	105	40	45	4,70	42,00	46,70	0,72
	689	„	Klappe	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	

–	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
	Achsen und Räder.					**Gewicht.**								**Lokomotive nebst Tender.**			
	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)					Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die									
einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}008\ d^2 . l . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
2	1 390	805	159,5	140,0	5 500	37,60	9,95	K. 12_{15} T. 12_{15}	9,65	43,90	24,30	2 980	51 556,32	5 500	9 800	112	**H. IVbb. T.** Früher H. IVb. ist umgebaut in 4achsige Tenderlokomotive, die Rahmen liegen innen, die zwischen Kuppel- u. vorderer Laufachse angeordneten horizontalen Cylinder, sowie die Steuerung aussen; die hintere Laufachse liegt hinter der Feuerbüchse. Die beiden Laufachsen sind in Drehgestellen gelagert; der Gestelldrehpunkt liegt bei der Vorderachse $1_{,4}$ m hinter, bei der Hinterachse über derselben. Die über den Achsbüchsen angeordneten Federn sind bei der vorderen Laufachse durch einen in der Querrichtung liegenden, bei den gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden, die hintere Laufachse hat zwei Querfedern über der Achse. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Dampfklotzbremse auf Kuppel- u. Treibräder, Wurfhebelbremse auf Treibräder wirkend. Wasserbehälter von $3_{,6}$ cbm, Kohlenraum von $1_{,4}$ cbm.
3	1 390	—	159,5	—	3 080	31,68	13,39	13,29	13,86	40,64	40,64	3 690	42 600,00			364	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	42 600,00			365	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	42 600,00			366	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	42 600,00			367	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	42 600,00			368	
3	1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	45 600,00			16	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	45 600,00			17	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	45 600,00			23	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	45 600,00			24	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	45 600,00	3 080	9 300	64	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	45 600,00			65	**H. V. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen; sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen unter dem Langkessel. Die 4 unter den Achsbüchsen angeordneten Tragfedern der Vorder- und Treibachse sind durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden, die Hinterachse hat eine Querfeder. Allan'sche Steuerung mit Händel. Alle Lokomotiven mit Ausnahme von Nr. 747 haben Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf; alle Lokomotiven mit Ausnahme von Nr. 746 u. 747 mit Schraubenbremse, Nr. 746 mit Wurfhebelbremse, Nr. 747 mit Wurfhebel- und Heberleinbremse. An beiden Seiten des Kessels Wasserbehälter von $3_{,50}$ cbm und Kohlenraum von $2_{,2}$ cbm.
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	45 600,00			69	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	45 600,00			213	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	45 600,00			420	
3	1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	57 000,00			218	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	57 000,00			219	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	57 000,00			221	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	57 000,00			223	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	57 000,00			224	
3	1 390	—	170,0	—	3 060	32,92	14,00	14,00	13,62	41,62	41,62	3 690	29 000,00			18	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 000,00			19	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 000,00			20	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 000,00			21	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 000,00			70	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 000,00			71	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 000,00			72	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 000,00	3 060	9 350	220	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 000,00			627	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 000,00			635	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	29 000,00			636	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	35 000,00			616	
3	1 390	—	170,0	—	3 060	34,70	14,75	14,75	15,10	44,60	44,60	4 670	33 045,04			746	
3	1 390	—	170,0	—	3 060	35,13	14,90	14,90	15,20	45,00	45,00	4 670	33 757,00			747	
2	1 230	—	180,0	—	2 400	21,20	13,20	—	13,90	27,10	27,10	3 260	35 550,00			628	**W. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide unter dem Langkessel liegende Achsen sind gekuppelt, die Achsbüchsen haben Längstragfedern. Allan'sche Steuerung mit Händel, Wurfhebelbremse auf die Hinterräder wirkend. Untenliegende Wasserbehälter von $3_{,50}$ cbm und Kohlenraum von $1_{,30}$ cbm.
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	—	〃	〃	〃	〃	35 550,00	2 400	7 810	629	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	—	〃	〃	〃	〃	35 550,00			630	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	—	〃	〃	〃	〃	35 550,00			631	
2	1 350	—	176,0	—	2 510	23,95	14,25	—	14,25	28,50	28,50	2 950	44 100,00			742	**Schi. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die 2 gekuppelten Achsen unter dem Langkessel. Ungekuppelte Tragfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Untenliegender Wasserbehälter von $2_{,67}$ cbm und Kohlenraum von $0_{,80}$ cbm. Schraubenbremse.
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	—	〃	〃	〃	〃	44 100,00	2 510	8 320	743	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	—	〃	〃	〃	〃	44 100,00			744	
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	—	〃	〃	〃	〃	44 100,00			745	
2	1 100	—	145,0	—	2 100	22,80	13,00	—	13,70	26,70	26,70	2 260	30 600,00			688	**Cr. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide Achsen sind gekuppelt und liegen unter dem Langkessel; die 4 Längsfedern sind über den Achsbüchsen angeordnet. Stephenson'sche Steuerung mit Händel, Schraubenbremse auf die Treibräder wirkend. Wasserbehälter von $2_{,80}$ cbm und Kohlenraum von $0_{,80}$ cbm.
〃	〃	—	〃	—	〃	〃	〃	—	〃	〃	〃	〃	30 600,00	2 100	7 720	689	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.	20.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.				
21	30	II. VII. T.	Dante	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1882	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,87	
	31	„	Goethe		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	32	„	Schiller		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	34	„	Gellert		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	40	„	Uhland		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	614	„	Herder		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	615	„	Körner		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	619	„	Schlömilch		1883	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,87	
	633	„	Iffland		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	6	„	Scheffel		1885	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,87	
	35	„	Bürger		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	28	„	Voss		1886	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,87	
	38	„	Gottsched		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	46	„	Hegel		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	86	„	Laube		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	545	„	Holtei		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	547	„	Hebbel		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	549	„	Freytag		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	621	„	Zschokke		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	622	„	Kotzebue		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	625	„	Heine		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
4	706	II. VII. T. 8.	Berggiesshübel	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,88	
	707	„	Rottwerndorf		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	713	„	Johanngeorgenstadt		1883	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,88	
	714	„	Erla		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
2	732	II. VII. T. 0.	Müllsen	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1885	270	400	E. 11,0	900	2 250	86	40	45	2,19	24,32	26,51	0,44	
	733	„	Thurm		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
3	235	II. VIIIb. T.	Döhlen	Hartmann in Chemnitz.	1857	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,42	39,74	43,17	0,68	
	237	„	Hainsberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	239	„	Burgk	„ „ „	1866	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,81	39,74	43,55	0,68	

Dam

3	—	Hs. 0.	Dampfwagen (System Thomas) A. † ×	Actiengesellschaft Hohenzollern in Düsseldorf u. Maschinenbau-Actiengesellschaft in Nürnberg.	1883	220	360	E. 11,0	1 028	1 720	110	40	45	2,48	23,78	26,26	0,51	
	—	„	„ B. † ×		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	„ C. † ×		„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	

Das durchschnittliche Gewicht einer normalspurigen Lokomotive mit T
„ „ „ „ „ Tenderlokomotive

einschl. der gekuppelten.	22. Achsen und Räder. Durchmesser der Treibräder D.	23. Durchmesser der Laufräder.	24. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	25. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	26. Aeusserer Radstand.	27. Gewicht. Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	28. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	29. Mittel-Achse.	30. Hinter-Achse.	31. im Ganzen.	32. Adhäsionsgewicht G.	33. Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006\ d^2\ L\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	34. Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	35. Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	36. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	37. Nummern der Lokomotiven.	38. Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.			
	1 100	—	170,0	—	2 200	19,00	12,40	—	12,52	24,92	24,92	3 140	22 000,00			30	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	22 000,00			31	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	22 000,00			32	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	22 000,00			34	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	22 000,00			40	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	22 000,00			614	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	22 000,00			615	
	1 100	—	170,0	—	2 200	19,50	12,25	—	13,17	25,42	25,42	3 140	22 920,00			619	**H. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, beide Achsen sind gekuppelt, die Hinterachse liegt unter der Feuerbüchse. 4 Längsfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Händel, Wurfhebelbremse auf die Hinterräder wirkend. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf. Untenliegende Wasserbehälter von 2,85 cbm. Kohlenbehälter von 1,11 cbm zu beiden Seiten des Kessels.
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	22 920,00			633	
	1 100	—	170,0	—	2 200	19,43	12,30	—	13,05	25,35	25,35	3 140	21 684,56			6	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	21 500,00	2 200	7 880	35	
	1 100	—	170,0	—	2 200	19,50	12,25	—	13,17	25,42	25,42	3 140	20 000,00			28	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	20 000,00			38	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	20 000,00			46	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	20 000,00			86	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	20 000,00			545	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	20 000,00			547	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	20 000,00			549	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	20 000,00			621	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	20 000,00			622	
	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	20 000,00			625	
2	810	—	130,0	—	2 000	14,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 400	17 500,00	2 000	6 475	706	**H. VII. T. S.:** (für Sekundärbahnen.) Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die Hinterachse liegt unter der Feuerbüchse. 4 Längsfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel, Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf nur bei Nr. 706 und 707. Wasser- und Kohlenbehälter an den Seiten des Kessels; Wasserbehälter von 2,15 cbm, Kohlenraum von 1,10 cbm. Wurfhebelbremse auf Hinterräder wirkend.
„	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	17 500,00			707	
2	810	—	140,0	—	2 000	15,30	9,60	—	10,50	20,10	20,10	2 400	20 303,70	2 000	6 520	713	
„	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	20 303,69			714	
2	1 230	—	140,0	—	2 800	14,50	9,70	—	9,10	18,80	18,80	1 705	14 544,13	2 800	6 555	732	**H. VII. T. O.:** (für Omnibuszüge.) Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Die Treibachse liegt unter der Feuerbüchse. 4 Längsfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Händel. Untenliegende Wasserbehälter von 2,30 cbm, Kohlenbehälter von 0,85 cbm an der Rückwand des Führerstandes. Wurfhebelbremse auf beide Achsen wirkend.
„	„	—	„	—	„	„	„	—	„	„	„	„	14 544,12			733	
2	985	595	137,0	130,0	2 380	21,50	6,10	11,35	11,35	28,80	22,70	2 610	33 900,00	2 380	7 100	235	**H. VIII b. T.:** (für Kohlenbahnen.) Die Rahmen liegen innen, die geneigten Cylinder und die Steuerung aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel. Die Vorderachse ist Laufachse und in einem Drehgestelle mit Seitenbewegung gelagert, dessen Zapfen über der Achse liegt. Die beiden Längsfedern im Drehgestelle und die 4 Längsfedern der Treib- und Kuppelachsen sind über den Achsbüchsen angeordnet. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Wasserbehälter unter, neben und auf dem Kessel von 3,70 cbm und Kohlenraum von 1,00 cbm. Schraubenbremse auf die Hinterräder wirkend.
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	33 900,00			237	
2	985	595	137,0	130,0	2 380	21,50	6,10	11,35	11,35	28,80	22,70	2 610	34 500,00	2 380	7 200	239	

a g e n.

		(der Wag.-Räder.)		(der Wag.-Räder.)		Masch.-Achse	Wagenachsen					(der Masch.-Abtheilung.) **				
1	1 100	980	im Auseulager 110,0	95	7 355	25,00	11,80	9,00	8,80	29,60	11,80	950	14 860,37			—	**Hz. O. Maschinen-Abtheilung der Dampfwagen** (System Thomas): Die Rahmen sind doppelt. Die horizontal angeordneten Cylinder und die Steuerung liegen innen, der Kessel liegt quer zur Längsachse des Fahrzeuges, die Treibachse unter dem Kessel. 4 ungekuppelte Längsfedern, die äusseren unter, die inneren über der vierfach gelagerten Treibachse. Joy-Steuerung mit Händel. Wasserbehälter (zur Wagen-Abtheilung gehörig) von 3,0 cbm, Kohlenräume von 0,5 cbm. Wurfhebelbremse auf Treib- und Wagenräder wirkend, combinirt mit Schraubenbremse der Wagen-Abtheilung.
„	„	„	„ Innenlager 148,0	„	„	„	„	„	„	„	„	„	14 860,36	7 355	13 430	—	
„	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	14 860,37			—	

g bei mittlerer Füllung von Wasser und Brennmaterial 49,36 Tonnen.
„ „ „ „ „ „ „ 31,55 „

** Die Kosten der Wagen-Abtheilung siehe unter „Personenwagen".

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke. (Millimeter.)	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Längezwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.
			Tender-Lokomotiven.														
24	1	H.V.T.K.		Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1881	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72	0,11
	2	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	3	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	4	"		"	1882	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	6	"		"	1883	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72	0,11
	7	"		"	1884	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72	0,11
	8	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	9	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	10	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	11	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	12	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	13	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	14	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	15	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	16	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	17	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	20	"		"	1885	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	21	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	22	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	23	"		"	1886	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	24	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	25	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	26	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	27	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	5	Hg. VII. T. K.		Chr. Hagans in Erfurt.	1872	200	300	E. 9 u. 11	825	2 210	91	35	40	1,98	22,10	24,08	0,31
2	18	Hth. P. K.		R. & W. Hawthorn in Newcastle.	1885	215	355	E. 9,5	787	2 394	194	35,5	40	5,96	51,78	57,74	1,16
	19	"		"	"	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

766 Stück zusammen.

Das durchschnittliche Gewicht einer schmalspurigen **Tenderlokom**

Ausserdem sind 2 Stück ausrangirte und bereits ersetzte Lokomotiven aus dem Jahre 1851 vorhanden, welche noch zum Dien

malspurige Bahnen.

22. Achsen und Räder. Durchmesser der Treibräder D. (Millimeter)	23. Durchmesser der Laufräder. (Millimeter)	24. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder. (Millimeter)	25. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder. (Millimeter)	26. Aeusserer Radstand. (Millim.)	27. Gewicht. Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial. (Tonnen)	28. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse. (Tonnen)	29. Mittel-Achse. (Tonnen)	30. Hinter-Achse. (Tonnen)	31. im Ganzen. (Tonnen)	32. Adhäsionsgewicht Q. (Tonnen)	33. Zugkraft. $z = \frac{0{,}006\ d^2\ l.\ p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{7} Q$, wenn $Z > Z_1$ (Kilogr.)	34. Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender. (Mark)	35. Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min. (Millimeter)	36. Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min. (Millimeter)	37. Nummern der Lokomotiven.	38. Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
750	—	105,0	—	1 800	11,90	5,11	5,17	5,17	15,45	15,45	2 100	17 190,02			1	**H. V. T. K.:** Die Rahmen, horizontalen Cylinder und die Steuerung liegen aussen. Die Hinterachse liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorder-Achsbüchsen haben besondere, die Mittel- und Hinter-Achsbüchsen gemeinsame Längstragfedern. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel. Wasserbehälter von 1,50 cbm neben und unter dem Langkessel. Kohlenraum von 0,60 cbm. Wurfhebelbremse auf die Hinterräder wirkend. Nr. 1—4 Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 190,00	1 800	5 480	2	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	16 922,91			3	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 134,11			4	
750	—	105,0	—	1 800	12,45	5,26	5,22	5,22	16,00	16,00	2 100	18 113,20	1 800	5 630	6	
750	—	105,0	—	1 800	12,45	5,26	5,22	5,22	16,00	16,00	2 100	17 768,21			7	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 603,00			8	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 603,00			9	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 603,00			10	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 603,00			11	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 768,21			12	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 768,22			13	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 768,22			14	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 768,21			15	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 768,22	1 800	5 630	16	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 768,22			17	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	18 199,55			20	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	18 199,55			21	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	18 199,55			22	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 445,86			23	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 445,87			24	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 206,72			25	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 206,72			26	
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	17 206,72			27	
650	—	108,0	—	1 700	8,05	5,70	—	5,10	10,80	10,80	1 330	17 400,00*	1 700	5 530	5	**Hg. VII. T. K.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die beiden gekuppelten Achsen unter dem Langkessel; die vordere Achse hat Längstragfedern, die hintere eine Quertragfeder. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel. Untenliegende Wasserbehälter von 1,50 cbm, Kohlenbehälter von 0,59 cbm Inhalt an den Seiten des Langkessels. Wurfhebelbremse auf die Hinterräder wirkend.
813	—	101,5	—	5 690	22,80	jedes Achsenpaar	14,45	28,90	28,90	2 420	51 770,90	5 690	9 200	18	**Hth. F. K.** (System Fairlie): Doppellokomotive mit zwei zweiachsigen Maschinen-Gestellen, welche Innenrahmen, geneigt liegende Cylinder, aussenliegende Steuerungen nach System Heusinger von Waldegg, von einem Händel aus verstellbar und ungekuppelte auf die Achsbüchsen drückende Längstragfedern besitzen. An den nach der Mitte zugekehrten Enden der Maschinengestelle sind zwischen diesen und dem Langkessel Kegelfedern eingeschaltet, durch welche die Belastung der Achsen auf gleiche Grösse gebracht werden kann. Schraubenbremse gleichzeitig auf die Treibräder beider Maschinengestelle wirkend. Doppelkessel mit 2 Rauchkammern, 2 Rohrsystemen und 2 Feuerbüchsen, aber mit einem gemeinschaftlichen Aussenkessel für die Feuerbüchsen und gemeinschaftlichem Wasserraum. Wasserbehälter von 2,66 cbm und Kohlenbehälter von 1,10 cbm an den Seiten der Langkessel.
”	—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	51 770,91			19	

ʒ bei mittlerer Füllung von Wasser und Brennmaterial 15,61 Tonnen.

unterhaltungszwecke verwendet werden und in der Tabelle E. unter „Hierüber“ genannt sind.

*) Das sind die ursprünglichen Anschaffungskosten; der Kaufpreis betrug i. J. 1882 = 6 100,67 Mark.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Längezwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.
	Achsen und Räder.					**Gewicht.**										
hl sen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen					Zugkraft. $Z = \frac{D_{000}\, d^2 .\, l.\, p.}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{n} Q$, wenn $Z > Z_1$	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			durch die Achse. Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.					
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	Mark.	Millimeter.		

triebene Privat-Eisenbahnen.

ltzer Bahn.

2	1 560	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 410	42 000,00			**H. II.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel; Vorderachse ist Laufachse. Treib- u. Kuppelachse haben gemeinschaftliche Federn, die durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel auf die Achsbüchsen wirken. Allan'sche Steuerung mit Schraube. **Zugehörige Tender:** Nr. 1—6 d. A.-Z. B.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	10 000 / 9 825	14 110	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			
2	1 560	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 610	53 175,00			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,30	12,30	37,00	24,60	3 010	30 203,49	9 735 / 9 560	13 875	**H. III b.:** Wie bei H. III b. Nr. 26 etc. d. Staatsb. (S. 9). **Zugehörige Tender:** Nr. 1—6 d. A.-Z. B.
3	1 390	—	170,0	—	3 060	34,89	13,30	15,35	15,35	44,00	44,00	4 670	29 032,76	3 060	9 350	**H. V. T.:** Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei H. V. T. Nr. 364 etc. der Staatsb. (S. 27.) Von den 6 unter den Achsbüchsen angeordneten Tragfedern sind die der Mittel- und Hinterachse durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Allan'sche Steuerung mit Händel. Wurfhebelbremse. An beiden Seiten des Kessels Wasserbehälter von 3,6 cbm und Kohlenraum von 1,2 cbm.
2	810	—	130,0	—	2 000	14,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 400	17 500,00	2 000	6 475	**H. VII. T. S.:** (für Sekundärbahnen u. Rangirdienst.) Wie bei H. VII. T. S. Nr. 706 und 707 d. Staatsb. (S. 29).
2	810	—	140,0	—	2 000	15,30	9,60	—	10,50	20,10	20,10	2 400	20 402,16	2 000	6 520	Wie bei H. VII. T. S. Nr. 713 und 714 d. Staatsb. (S. 29).

lchenberger Bahn.

Zugehörige Tender:
Nr. 1—5 d. Z.-R. B.
(Kuppelung u. Trittblechhöhe wie bei den Tendern für Pers.- u. Güterzüge d. Staatsb.)

2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,55	10,98	10,98	29,51	21,96	3 300	43 075,04			**H. II.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 236,44	10 020	14 070	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 236,44			
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 686,44			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,30	12,30	37,00	24,60	3 010	30 351,45	9 900	13 680	**H. III b.:** Wie bei H. III b. Nr. 26 etc. d. Staatsb. (S. 9).
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 190	28 122,71			

Die Gesammtzahl der **Lokomotiven** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1886:

a) nach der **Verwendung:**

aus	88	Stück	Eilzuglokomotiven (Gattung VI., VI a., VI b., VIII b.)	= 11,488	Prozent.
„	180	„	Personenzuglokomotiven (Gattung III., III a., III b.)	= 23,499	„
„	179	„	Lokomotiven für gemischte Züge (Gattung I., II., II a., IV b., V a., VII.)	= 23,368	„
„	182	„	Lastzuglokomotiven (Gattung V.)	= 23,760	„
„	107	„	Tenderlokomotiven (Gattung I. T., II a. T., III b. T., IV b. T., IV bb. T., V. T., VII. T., VII. T. S., VII. T. O., VIII b. T.)	= 13,968	„
„	3	„	Dampfwagen, System Thomas (Gattung Hz. O.)	= 0,392	„
„	27	„	Lokomotiven für schmalspurige Bahnen (Gattung V. T. K., VII. T. K., F. K.)	= 3,525	„

766 Stück zusammen.

b) nach den **Gattungen:**

aus	112	Stück	H. V.	= 14,621	Prozent.	aus	2	Stück	B. II.	= 0,261	Prozent.
„	79	„	H. II.	= 10,313	„	„	2	„	B. II a.	= 0,261	„
„	66	„	H. III.	= 8,616	„	„	1	„	H. III a.	= 0,131	„
„	42	„	H. III b.	= 5,488	„	„	1	„	B. III a.	= 0,131	„
„	35	„	Schw. V.	= 4,569	„	„	1	„	C. I.	= 0,131	„
„	32	„	Schw. III b.	= 4,178	„						
„	30	„	H. VI.	= 3,916	„	„	33	„	H. V. T.	= 4,306	„
„	29	„	K. II.	= 3,786	„	„	16	„	H. III b. T.	= 2,089	„
„	22	„	H. VII.	= 2,873	„	„	21	„	H. VII. T.	= 2,742	„
„	20	„	H. IV b.	= 2,611	„	„	6	„	Schw. III b. T.	= 0,783	„
„	16	„	K. V.	= 2,089	„	„	5	„	H. I. T.	= 0,653	„
„	15	„	Hl. III b.	= 1,958	„	„	4	„	H. IV b. T.	= 0,522	„
„	14	„	B. VI a.	= 1,828	„	„	4	„	W. VII. T.	= 0,522	„
„	14	„	K. III b.	= 1,828	„	„	4	„	Schi. VII. T.	= 0,522	„
„	12	„	Hl. VI.	= 1,567	„	„	4	„	H. VII T. S.	= 0,522	„
„	11	„	H. VI a.	= 1,436	„	„	3	„	H. VIII b. T.	= 0,392	„
„	11	„	Hl. V.	= 1,436	„	„	2	„	B. II a. T.	= 0,261	„
„	10	„	Schw. VII.	= 1,305	„	„	2	„	Cr. VII. T.	= 0,261	„
„	9	„	B. VI.	= 1,175	„	„	2	„	H. VII. T. O.	= 0,261	„
„	8	„	K. VIII b.	= 1,044	„	„	1	„	H. IV bb. T.	= 0,131	„
„	8	„	Schi. II.	= 1,044	„						
„	8	„	Sigl V.	= 1,044	„	„	24	„	H. V. T. K.	= 3,132	„
„	7	„	K. III.	= 0,914	„	„	1	„	Hg. VII. T. K.	= 0,131	„
„	4	„	H. VI b.	= 0,522	„	„	2	„	Hth. F. K.	= 0,261	„
„	4	„	H. V a.	= 0,522	„						
„	2	„	W. III a.	= 0,261	„	„	3	„	Hz. O. (Dampfwagen)	= 0,392	„
„	2	„	W. II.	= 0,261	„	766 Stück zusammen.					

Tenderlokomotiven.

c) nach den **Anschaffungsjahren:**

aus	2	Stück	vom	Jahre	1852 = 0,261	Prozent.	aus	24	Stück	vom Jahre	1870 = 3,132	Prozent.
„	4	„	„	„	1853 = 0,522	„	„	29	„	„ „	1871 = 3,786	„
„	7	„	„	„	1854 = 0,914	„	„	70	„	„ „	1872 = 9,138	„
„	10	„	„	„	1855 = 1,305	„	„	53	„	„ „	1873 = 6,919	„
„	11	„	„	„	1856 = 1,436	„	„	74	„	„ „	1874 = 9,661	„
„	15	„	„	„	1857 = 1,958	„	„	48	„	„ „	1875 = 6,266	„
„	16	„	„	„	1858 = 2,089	„	„	57	„	„ „	1876 = 7,441	„
„	13	„	„	„	1859 = 1,697	„	„	25	„	„ „	1877 = 3,264	„
„	5	„	„	„	1860 = 0,653	„	„	13	„	„ „	1878 = 1,697	„
„	12	„	„	„	1861 = 1,567	„	„	2	„	„ „	1880 = 0,261	„
„	13	„	„	„	1862 = 1,697	„	„	3	„	„ „	1881 = 0,392	„
„	6	„	„	„	1863 = 0,783	„	„	13	„	„ „	1882 = 1,697	„
„	7	„	„	„	1864 = 0,914	„	„	14	„	„ „	1883 = 1,828	„
„	54	„	„	„	1865 = 7,050	„	„	15	„	„ „	1884 = 1,958	„
„	23	„	„	„	1866 = 3,003	„	„	29	„	„ „	1885 = 3,786	„
„	25	„	„	„	1867 = 3,264	„	„	17	„	„ „	1886 = 2,219	„
„	33	„	„	„	1868 = 4,308	„	766 Stück zusammen.					
„	24	„	„	„	1869 = 3,132	„						

Von den vorhandenen Lokomotiven (einschliesslich der Dampfwagen) waren eingerichtet:

zur Dampfheizung der Personenwagen	317	Stück	= 41,384	Prozent.
mit Dampfläutewerken für den Sekundärbetrieb	175	„	= 22,846	„
„ normaler Kuppelung zur direkten Wasserhebung	68	„	= 8,877	„
„ Haspel für die Heberleinbremse	45	„	= 5,875	„
„ Luftdruckbremseinrichtung	6	„	= 0,783	„

Bezeichnung der Lokomotiven-Gattungen.

(Vergl. Vorbemerkung auf dem Titelblatte.)

Alte Bezeichnung.	Neue Bezeichnung.	Nummern der Lokomotiven.
		a) normalspurige Lokomotiven.
C. I.	C. I.	336.
H. I. T.	H. I. T.	87—89, 637, 638.
B. II.	B. II$^{a.}$	618, 623.
H. III.	H. II.	1—3, 5, 10, 41, 42, 47—50, 52, 74—85, 118—136, 229, 240, 241, 243—248, 258—280, 338—341. 4 Stück d. Z.-R. B.
B. III.	B. II.	44, 45. 5 Stück d. A.-Z. B.
W. III.	W. II.	36, 37.
K. III.	K. II.	584—612.
Schi. III.	Schi. II.	663—670.
H. III$^{a.}$	H. III$^{a.}$	228.
B. III$^{a.}$	B. III$^{a.}$	73.
W. III$^{a.}$	W. III$^{a.}$	225, 226.
H. III$^{b.}$	H. III.	201—204, 206, 294—321, 348—357, 383—405.
K. III$^{b.}$	K. III.	376—382.
H. III$^{b.}$	H. III$^{b.}$	26, 27, 29, 33, 495—506, 552, 673—683, 720—731, 740, 741. 1 Stück d. A.-Z. B. 2 Stück d. Z.-R. B.
K. III$^{b.}$	K. III$^{b.}$	421—434.
Schw. III$^{b.}$	Schw. III$^{b.}$	406—415, 435—446, 696—705.
Hsch. III$^{b.}$	Hl. III$^{b.}$	480—494.
H. III$^{b.}$ T.	H. III$^{b.}$ T.	639—654.
Schw. III$^{b.}$ T.	Schw. III$^{b.}$ T.	690—695.
B. II. T.	B. II$^{a.}$ T.	632, 634.
H. IV.	H. IV$^{b.}$	54—57, 109—111, 113—117, 175, 176, 342—347.
H. IV. T.	H. IV$^{b.}$ T.	53, 58, 59, 108.
H. IV. T.	H. IV$^{bb.}$ T.	112.
H. V.	H. V.	7—9, 60—63, 90—95, 103—107, 137—144, 150—162, 177—180, 192, 207, 208, 210—212, 227, 251—256, 287—293, 332—335, 358—363, 461—474, 507—513, 613, 617, 620, 626, 708—712, 715—719, 736—739.
Schw. V.	Schw. V.	322—331, 369—375, 416—419, 447—460.
K. V.	K. V.	514—529.
Sigl V.	Sigl V.	530—537.
Hsch. V.	Hl. V.	475—479, 538—543.
H. V$^{a.}$	H. V$^{a.}$	231—234.
H. V. T.	H. V. T.	16—21, 23, 24, 64, 65, 69—72, 213, 218—221, 223, 224, 364—368, 420, 616, 627, 635, 636, 746, 747. 1 Stück d. A.-Z. B.
H. VI$^{a.}$	H. VI$^{a.}$	249, 250, 257, 562—566, 568, 569, 571.
B. VI$^{a.}$	B. VI$^{a.}$	544, 546, 548, 550, 551, 553—561.
H. VI.	H. VI.	13, 14, 66—68, 96—102, 163—174, 214—217, 222, 230.
B. VI.	B. VI.	11, 12, 15, 22, 145—149.
Hsch. VI.	Hl. VI.	572—583.
H. VI.	H. VI$^{b.}$	205, 209, 734, 735.
H. VII.	H. VII.	25, 181, 281—286, 655—662, 671, 672, 684—687.
Schw. VII.	Schw. VII.	182—191.
Schi. VII. T.	Schi. VII. T.	742, 743, 744, 745.
W. VII. T.	W. VII. T.	628—631.
Crlsr. VII. T.	Cr. VII. T.	688, 689.
H. VII. T.	H. VII. T.	6, 28, 30, 31, 32, 34, 35, 38, 40, 46, 86, 545, 547, 549, 614, 615, 619, 621, 622, 625, 633.
H. VII. T. S.	H. VII. T. S.	706, 707, 713, 714. 2 Stück d. A.-Z. B.
—	H. VII. T. O.	732, 733.
K. VIII.	K. VIII$^{b.}$	193—200.
H. VIII. T.	H. VIII$^{b.}$ T.	235, 237, 239.
Dampfwagen.	Hz. O.	A. B. C.
		b) schmalspurige Lokomotiven.
H. V. T. K.	H. V. T. K.	1—4, 6—17, 20—27.
Hg. VII. T. K.	Hg. VII. T. K.	5.
—	Hth. F. K.	18, 19.

B.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

TENDER

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
b. Zittau-Reichenberger Bahn.

1886.

Bedeutung der Zeichen:

in Kolonne 2: † = mit Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen,
⊙ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger,
⊕ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger und Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen,
◎ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Körting,
♀ = „ Luftdruckbremseinrichtung.

Bemerkung.

Die Eilzugtender (E.) können mit allen Eilzug-Lokomotiven, die Personen- und Güterzug-Tender (P. u. G.) mit allen übrigen Lokomotiven, soweit solche nicht Tenderlokomotiven sind, gekuppelt werden; Ausnahmen siehe Kol. 15.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.

1. Staats-Eisenbahnen.

1	1	Eigene Werkstatt.	1858	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 278,42	
2	2	„ „	1860	„	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 678,52	
3	3†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 696,24	
4	4	„ „	1857	„	3	115	985	2 667	5,65	3,00	8,00	16,20	4 755,92	Hölzernes Untergestelle, [illegible] eisenförmige Cisterne.
5	5	„ „	1860	„	„	„	„	2 740	„	„	„	„	4 620,35	
6	6	„ „	1861	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 196,70	
7	7	„ „	1860	„	„	„	„	„	„	„	7,85	16,05	4 620,36	
8	8†	„ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	9,00	17,20	6 150,89	Eisernes Untergestelle, [illegible] förmige Cisterne.
9	9	„ „	1880	„	„	„	„	„	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Eis. Untergestelle, hufeisenf. Cisterne, hohe Seitenbek. Wurfhebelbremse.
10	10	„ „	1861	„	„	„	„	„	5,65	„	7,95	16,05	4 428,98	Wie bei Nr. 1.
11	11†	„ „	1886	E.	3	130	985	3 000	7,50	3,50	11,75	22,25	5 637,86	Eis. Untergestelle, flache, mit eisenförm. Aufsatz versehene Cisterne und Wurfhebelbrem.
12	13	„ „	1880	PG.	3	115	985	2 740	7,00	3,00	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
13	14†	„ „	1862	„	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 049,42	
14	15	„ „	1863	„	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	4 967,22	Wie bei Nr. 1.
15	16	„ „	1860	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 620,36	
16	17†♂	„ „	1885	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	11,80	22,30	5 990,00	Eisernes Untergestelle, [illegible] förmige Cisterne und W. hebelbremse.
17	18	„ „	1863	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	4 967,22	Wie bei Nr. 1.
18	19†	„ „	1870	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	Eis. Untergest., hufeisenförm. sterne m. durchgehendem blech u. Wurfhebelbremse.
19	20†	„ „	1873	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 972,66	
20	21	„ „	1875	„	„	„	„	„	7,00	„	8,90	18,45	5 865,97	Eisernes Untergestelle, hufe förmige Cisterne mit d gehendem Bodenblech.
21	22	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,97	Wie bei Nr. 19.
22	23	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,97	Wie bei Nr. 21.
23	24	„ „	1865	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	4 562,16	Wie bei Nr. 1.
24	25	„ „	1864	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 834,22	
25	26	„ „	1871	„	„	„	„	„	„	„	8,60	16,80	5 086,84	Wie bei Nr. 19.
26	27	„ „	1876	„	„	„	„	„	7,00	„	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 9.
27	28	„ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	8,90	18,45	5 865,97	
28	29	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
29	30	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	
30	31	„ „	1878	„	„	„	„	„	„	„	9,20	18,75	5 320,48	
31	32	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 320,48	Wie bei Nr. 9.
32	33	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 320,48	Eis. Untergest., hufeisenf. Cisterne und hohe Seitenb.
33	34	„ „	1865	„	„	„	„	„	5,65	„	7,85	16,05	4 562,16	
34	35	„ „	1857	„	„	„	„	2 667	„	„	7,75	15,95	5 058,92	
35	36	„ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,31	Wie bei Nr. 1.
36	37	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,31	
37	38	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 603,31	
38	39	„ „	1880	„	„	„	„	2 740	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
39	40	„ „	1857	„	„	„	„	2 667	5,10	„	7,10	14,75	4 750,94	Wie bei Nr. 1.
40	41†♂	„ „	1885	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 990,00	Wie bei Nr. 17.
41	42	„ „	1856	PG.	3	115	985	2 667	5,10	3,00	7,10	14,75	4 750,94	Wie bei Nr. 1.
42	43	Hütte in Zorge.	1846	„	3	115	980	2 667	4,20	2,50	9,30	15,60	6 000,00	Eisernes Untergestelle mit cylindrischer Cisterne.
43	46	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 000,00	
44	47	Eigene Werkstatt.	1876	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 9.
45	48	Hütte in Zorge.	1848	„	„	„	980	2 667	4,20	2,50	9,30	15,60	6 348,00	Wie bei Nr. 43.
46	49	Eigene Werkstatt.	1878	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	9,20	18,75	5 320,48	Wie bei Nr. 38.
47	50	„ „	1876	„	„	„	985	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 9.
48	51	Hütte in Zorge.	1854	„	„	„	980	2 875	5,65	„	8,95	17,15	7 326,18	
49	52	Hartmann in Chemnitz.	1855	„	„	„	„	2 835	„	„	9,50	17,70	7 997,70	
50	53	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 035,23	
51	54	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 161,35	
52	55	„ „ „	1856	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
53	56	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	Wie bei Nr. 43.
54	57	„ „ „	1857	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
55	58	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
56	59	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
57	60	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
58	61†♂	Eigene Werkstatt.	1884	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 690,29	Wie bei Nr. 17.
59	62†	„ „	1867	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 596,01	Wie bei Nr. 1.
60	63†	„ „	1886	E.	3	130	985	3 000	7,50	3,50	11,75	22,25	5 637,86	Wie bei Nr. 11.
61	64	„ „	1859	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 818,11	
62	65	„ „	1860	„	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 654,51	
63	66	„ „	„	„	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 654,51	Wie bei Nr. 1.
64	67	„ „	„	„	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 654,51	
65	68†	„ „	„	„	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 654,52	

B. Bestand an Tendern.

	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	**Achsen.** Anzahl derselben.	Durchmesser in der Nabe.	**Räder.** Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Aeusserer Radstand.	**Fassungsraum an** Wasser.	Brennmaterial.	**Eigengewicht** leer mit Werkzeug.	dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	**Bemerkungen.**
					Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			
10)	Eigene Werkstatt.	1885	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 990,00	Wie bei Nr. 17.
	„ „	1861	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 710,99	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 710,99	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 710,99	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 710,99	
	„ „	1864	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 151,01	Wie bei Nr. 1.
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 150,96	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 150,96	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 150,96	
10)	„ „	1884	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 690,39	Wie bei Nr. 17.
	„ „	1864	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	6 150,96	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 150,96	
	„ „	1865	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,68	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	Wie bei Nr. 1.
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 627,67	
	„ „	„	„	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,20	5 703,56	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 703,56	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 685,85	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 685,85	
	„ „	1867	PG.	3	127	1 030	3 048	6,20	3,00	10,85	19,10	7 774,00	
	„ „	„	„	„	„	oder	„	„	„	„	„	7 773,99	Wie bei Nr. 8.
	„ „	1870	„	„	„	985	„	„	„	„	„	5 777,91	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 777,91	
	„ „	1873	„	„	115	985	2 740	5,65	„	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 21.
	„ „	1880	„	„	115	985	2 740	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
	„ „	1873	„	„	„	„	„	5,65	„	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
	„ „	1880	„	„	„	985	„	7,00	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
	„ „	1878	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 320,48	
	„ „	1871	„	„	„	„	„	5,65	„	8,60	16,80	5 086,64	Wie bei Nr. 19.
	„ „	1870	„	„	127	1 030	3 048	6,20	„	10,35	19,10	5 777,91	Wie bei Nr. 8.
	„ „	„	„	„	„	oder 985	„	„	„	„	„	5 777,90	
	„ „	1875	„	„	115	985	2 740	7,00	„	8,90	18,45	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
	„ „	1880	„	„	„	„	„	„	„	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
	„ „	1879	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 489,45	
	„ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	8,90	18,45	5 865,96	Wie bei Nr. 21.
	„ „	1871	„	„	„	„	„	5,65	„	8,60	16,80	5 086,64	Wie bei Nr. 19.
	„ „	1879	„	„	115	985	2 740	7,00	„	9,20	18,75	4 489,45	Wie bei Nr. 33.
	„ „	1880	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 574,22	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 574,22	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 574,22	
	„ „	1878	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 320,48	Wie bei Nr. 33.
	„ „	1876	„	„	„	„	„	5,65	„	8,60	16,80	4 923,67	Wie bei Nr. 9.
	Hartmann in Chemnitz.	1856	„	„	124	1 030	3 048	5,90	„	9,65	18,10	8 180,85	
	„ „ „	1857	„	„	„	oder 985	„	„	„	„	„	8 180,84	Wie bei Nr. 8.
	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	7,00	„	8,75	18,30	8 250,15	
	Eigene Werkstatt.	1876	„	„	115	985	2 740	„	„	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 33.
	Hartmann in Chemnitz.	1857	„	„	124	1 030	3 048	„	„	9,65	19,20	8 180,86	
	„ „ „	1858	„	„	„	oder 985	„	5,90	„	„	18,10	8 297,40	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 297,41	
	„ „ „	1861	„	„	„	„	2 820	6,50	„	11,15	20,20	9 116,60	
	„ „ „	„	E.	3	124	„	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 145,24	Wie bei Nr. 8.
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 145,24	
	„ „ „	1862	„	„	„	„	3 048	5,90	„	8,75	17,20	7 872,21	
	„ „ „	„	PG.	3	124	„	3 048	5,90	3,00	8,75	17,20	7 843,56	
	„ „ „	1861	„	„	„	„	2 820	6,50	„	11,15	20,20	9 116,60	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 116,60	
	„ „ „	1862	„	„	„	„	3 048	5,90	„	8,75	17,20	7 843,57	

Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
137	140†	Hartmann in Chemnitz.	1861	PG.	3	124	1 030	2 820	6,50	3,00	11,25	20,20	8 877,39	
138	141†	" " "	"	"	"	"	oder 985	"	"	"	"	"	8 877,39	
139	142†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 877,39	
140	143†	" " "	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 855,25	
141	144	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
142	145	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
143	146	" " "	1863	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 796,32	
144	147	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 796,21	
145	148	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 796,32	Wie bei Nr. 8.
146	149†	Eigene Werkstatt.	1865	"	"	127	"	"	6,20	"	10,35	19,10	7 627,75	
147	150†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 627,75	
148	151†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 627,75	
149	152†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 627,75	
150	153†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 627,75	
151	154†	" "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 770,59	
152	155†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 770,58	
153	156†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	
154	157†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	Wie bei Nr. 17.
155	158†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 774,00	
156	159†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	
157	160†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	Wie bei Nr. 8.
158	161†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	
159	162†	" "	1868	PG.	2	140	985 oder	2 438	5,50	3,00	8,75	16,80	6 858,45	
160	163†	" "	"	"	"	"	1 030	"	"	"	"	"	6 858,45	Wie bei Nr. 17.
161	164†	" "	1869	"	"	"	"	"	5,65	"	8,90	17,10	6 665,92	
162	165†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 665,92	Wie bei Nr. 8.
163	166†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 665,92	
164	167†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 665,92	Wie bei Nr. 17.
165	168	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	9,00	17,20	6 056,61	
166	169	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	Wie bei Nr. 1.
167	170	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
168	171	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
169	172	Hartmann in Chemnitz.	1855	"	"	140	985	"	"	"	8,30	16,50	9 000,00	Eisernes Untergestelle, fast Cisterne.
170	173	" " "	"	"	"	"	oder	"	"	"	"	"	9 000,00	
171	174	" " "	"	"	"	"	945	"	"	"	"	"	9 000,00	
172	175	Eigene Werkstatt.	1873	"	"	115	985	"	"	"	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 21.
173	176	Hartmann in Chemnitz.	1863	"	"	140	985 oder 945	"	5,80	"	8,20	16,55	9 000,00	Eisernes Untergestelle, fast Cisterne.
174	177	Eigene Werkstatt.	1865	"	"	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 708,78	
175	178†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	
176	179	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 708,78	Wie bei Nr. 1.
177	180†	" "	"	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 703,56	
178	181	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 627,68	
179	182	" "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
180	183	" "	1881	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 699,72	Wie bei Nr. 9.
181	184	" "	1866	"	"	"	"	"	5,65	"	7,85	16,05	5 553,57	
182	185	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
183	186	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
184	187	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
185	189	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,64	
186	190	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
187	191	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
188	192	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
189	193	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	Wie bei Nr. 1.
190	194	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
191	195	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
192	196†	" "	"	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 629,47	
193	197†	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 629,47	
194	198†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
195	199	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 634,68	
196	200	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
197	201	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 634,68	
198	202† ♂	" "	1885	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 990,00	Wie bei Nr. 17.
199	203	" "	1866	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 634,68	Wie bei Nr. 1.
200	204†	" "	1872	"	"	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 807,95	
201	205†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	Wie bei Nr. 19.
202	206†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
203	207†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
204	208†	" "	1869	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,10	16,30	6 149,48	Wie bei Nr. 17.
205	209†	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	6 131,77	
206	210	" "	"	PG.	2	138	985	2 591	5,65	3,00	7,85	16,05	5 436,56	Wie bei Nr. 8.
207	211	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 436,56	

B. Bestand an Tendern.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen. Anzahl derselben.	Achsen. Durchmesser in der Nabe.	Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Räder. Aeusserer Radstand.	Fassungsraum an Wasser.	Fassungsraum an Brennmaterial.	Eigengewicht leer mit Werkzeug.	Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
					Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			
12	Schwartzkopff in Berlin.	1869	PG.	2	138	985	2 438	5,65	3,00	8,60	16,80	6 780,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
13†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
14†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
15†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
16†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
17†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	
18†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 864,92	
19†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 864,92	
20†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 452,36	
21†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 452,35	
22†	Eigene Werkstatt.	1870	E.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	Wie bei Nr. 19.
23†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	Wie bei Nr. 21.
24†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	Wie bei Nr. 19.
25†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
26†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	Wie bei Nr. 21.
27†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	Wie bei Nr. 19.
28†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
29†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
30†	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
31†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	Wie bei Nr. 21.
32†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	Wie bei Nr. 19.
33†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
34†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
35†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
36†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
37†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
38†	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	6 303,48	Wie bei Nr. 21 und Heberlein-Bremse.
39†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
40†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 997,02	
41	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	Wie bei Nr. 19.
42†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
43†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 909,99	
44†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 636,72	Wie bei Nr. 21 und Heberlein-Bremse.
45	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	Wie bei Nr. 21.
46†	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	Wie bei Nr. 19.
47†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
48†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	Wie bei Nr. 21.
49†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
50†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
51†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	Wie bei Nr. 19.
52†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
53†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	Wie bei Nr. 21.
54†	" "	1871	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
55†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	Wie bei Nr. 19.
56†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
57†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	Wie bei Nr. 21.
58†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
59†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	Wie bei Nr. 19.
60†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
61†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	Wie bei Nr. 21.
62†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
63†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 538,66	
64†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 538,66	
65†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
66†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
67†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	Wie bei Nr. 19.
68†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
69†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
70†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
71†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
72	" "	1881	"	"	"	"	"	7,60	"	9,20	18,75	4 699,72	Wie bei Nr. 9.
73	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 699,72	
74	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 699,72	
75	Hartmann in Chemnitz.	1857	"	"	124	1 030 oder 985	3 018 oder 2 820	5,50	"	9,50	17,85	6 300,00	Wie bei Nr. 8.
76	" " "	1863	"	"	"			6,50	"	11,15	20,20	9 069,40	
77	" " "	1865	"	"	"			"	"	"	"	9 069,40	
78†	Eigene Werkstatt.	1872	"	"	115	985	2 740	5,65	"	8,60	16,80	5 809,20	Wie bei Nr. 19.
79†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	Wie bei Nr. 21.
80†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
81†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	Wie bei Nr. 19.
82†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	

Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Einzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Äusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Passungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Passungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
279	283†	Eigene Werkstatt.	1872	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 803,98	
280	284†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
281	285†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
282	286†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
283	287†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	Wie bei Nr. 19.
284	288†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
285	289†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
286	290†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
287	291†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	Wie bei Nr. 21.
288	292†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
289	293†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	Wie bei Nr. 19.
290	294†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
291	295†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	Wie bei Nr. 21.
292	296†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	Wie bei Nr. 19.
293	297†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
294	298†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
295	299†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
296	300†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	Wie bei Nr. 21 und Heberleit-Bremse.
297	301†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
298	302†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
299	303†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
300	304†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	Wie bei Nr. 19.
301	305†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	Wie bei Nr. 21.
302	306†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
303	307†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
304	308†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
305	309†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
306	310†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
307	311†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	Wie bei Nr. 19.
308	312	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
309	313†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
310	314†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
311	315†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
312	316†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	Wie bei Nr. 21.
313	317†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
314	318†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	Wie bei Nr. 19.
315	319†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	Wie bei Nr. 21 und Heberleit-Bremse.
316	320†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
317	321†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
318	322	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
319	323	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
320	324	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
321	325†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	Wie bei Nr. 21.
322	326†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
323	327†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
324	328†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,99	
325	329†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	Wie bei Nr. 19.
326	330	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
327	331	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
328	332†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 048,55	
329	333	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Nr. 21.
330	334	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	Wie bei Nr. 19.
331	335	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	Wie bei Nr. 21.
332	336	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
333	337	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
334	338	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
335	339	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Nr. 21.
336	340	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	Wie bei Nr. 19.
337	341	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
338	342	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Nr. 21.
339	343	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
340	344	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
341	345	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Nr. 21.
342	346	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
343	347†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
344	348†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	Wie bei Nr. 19.
345	349†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
346	350†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	
347	351	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	Wie bei Nr. 21.
348	352	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
349	353	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	Wie bei Nr. 19.
350	354†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	

B. Bestand an Tendern.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Ordnungs-Nr.	Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen. Anzahl derselben.	Achsen. Durchmesser in der Nabe.	Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Räder. Aeusserer Radstand.	Fassungsraum an Wasser.	Fassungsraum an Brennmaterial.	Eigengewicht leer mit Werkzeug.	Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
						Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			
422	426	A. Borsig in Berlin.	1858	PG.	3	128	1 060 oder 1 085	2 820	6,50	3,00	10,25	19,30	9 150,00	
423	427	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
424	428	" " "	1859	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne.
425	429	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
426	430⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	. . . . .
427	431	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
428	432 †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	PG.	3	130	1 060	3 180	7,00	4,00	11,00	21,40	10 583,58	
429	433 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 583,59	
430	434 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 583,59	
431	435 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 583,59	
432	436 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 583,59	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.
433	437 †	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 069,39	
434	438 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 069,39	
435	439 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 047,24	
436	440 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 047,24	
437	441 †	E. Kessler in Esslingen	1866	"	"	"	"	3 000	7,50	3,50	10,00	20,50	9 533,59	
438	442⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
439	443⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
440	444⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
441	445⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
442	446⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
443	447⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
444	448⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
445	449⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
446	450⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
447	451⊕	" " "	1867	"	"	"	"	3 180	"	"	"	"	9 533,59	
448	452⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
449	453⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
450	454⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
451	455⊕	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
452	456⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
453	457⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
454	458⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	Eisernes Untergestelle mit hufeisenförm. Cisterne.
455	459⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
456	460⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
457	461⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	8,00	3,50	11,00	22,00	9 450,00	
458	462⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
459	463⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
460	464⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
461	465⊙	" " "	1869	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
462	466⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
463	467⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
464	468⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
465	469⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
466	470⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
467	471◎	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
468	472⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
469	473	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
470	474	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
471	475	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
472	476	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
473	477	G. Sigl in Wien.	1874	PG.	3	130	1 060	3 175	8,00	4,75	12,00	24,05	9 000,00	
474	478	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
475	479	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
476	480	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.
477	481	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
478	482	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
479	483	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
480	484	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
481	485 †	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	E.	3	130	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	9 058,19	Eis. Untergest. mit flacher Cisterne u. Wurfhebelbremse.
482	486 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 058,19	Wie bei Nr. 477.
483	487 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 058,19	Wie bei Nr. 485.
484	488 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 058,19	
485	489 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 058,19	
486	490 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 058,19	Wie bei Nr. 477.
487	491 †	"	1876	"	"	140	"	"	"	"	"	"	7 058,19	
488	492 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 058,19	Wie bei Nr. 485.
489	493 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 058,19	Wie bei Nr. 477.
490	494 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 058,19	Wie bei Nr. 485.
491	495 †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 058,19	Wie bei Nr. 477.

B. Bestand an Tendern.

	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen. Anzahl derselben.	Achsen. Durchmesser in der Nabe.	Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Räder. Aeusserer Radstand.	Fassungsraum an Wasser.	Fassungsraum an Brennmaterial.	Eigengewicht leer mit Werkzeug.	Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
					Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			
†	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	E.	3	140	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	7 000,00	Wie bei Nr. 485.
	"	"	PG.	3	140	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	7 425,00	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	PG.	2	160	1 035	2 800	8,00	3,50	10,25	21,25	7 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
	"	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00	
†	"	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,24	
†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,24	
†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,24	
†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,25	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
	F. Schichau in Elbing.	1875	"	"	176	1 020	3 030	8,25	4,75	11,70	24,00	12 000,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	Normale Kuppelung und Trittblechhöhe.
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1875	PG.	3	136	1 035	3 300	8,75	3,25	12,40	23,90	14 100,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1876	PG.	3	150	1 060	3 455	9,50	3,50	13,60	26,10	12 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
†	Eigene Werkstatt.	1885	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	11,80	22,20	5 990,00	
†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 990,00	
†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 990,00	
†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 990,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne und Wurfhebelbremse.
†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 990,00	
†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 990,00	
†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 990,00	
†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 990,00	
†	" "	1886	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 715,85	
†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 715,85	
†	" "	"	"	"	"	"	3 000	7,50	3,50	11,75	22,25	5 637,86	Eis. Untergestelle, flache mit hufeisenförm. Aufsatz versehene Cisterne und Wurfhebelbremse.
†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 637,86	
†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 637,86	

Ausserdem sind 5 Stück mit den Buchstaben B., E., H., J. und L. bezeichnete, ausrangirte und bereits ersetzte 3achsige Tender Jahren 1846 bis mit 1851 vorhanden, welche noch zum Dienst für Bahnunterhaltungszwecke etc. verwendet werden.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
1	1	A. Borsig in Berlin.	1872	PG.	2	144	1 065	2 510	7,75	3,00	9,95	20,25	7 500,00	Eis. Untergest., kuissr
2	2	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	mit durchgehenden M
3	3	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	Die Tender können m
4	4	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	Lokomotiven der A-1
5	5	„ „ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 525,00	pelt werden.
6	6	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	„	„	159	1 035	2 800	8,00	3,50	10,25	21,25	9 032,48	

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

b. Zittau-Reichenberger Bahn.

1	1†	Hartmann in Chemnitz.	1857	PG.	3	124	980	3 018	5,80	3,00	9,50	17,85	6 432,93	Eisernes Untergestell,
2	2†	F. Wöhlert in Berlin.	1859	„	„	120	„	„	5,95	3,00	9,85	18,35	7 544,80	förmige Cisterne, Norm
3	3†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 544,80	ung und Trittblechbl
4	4†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 544,80	
5	5†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 544,80	

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

Die Gesammtzahl der **Tender** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1886:

a) nach den **Anschaffungsjahren:**

aus	2	Stück	vom	Jahre	1846	= 0,358	Prozent.		
„	1	„	„	„	1848	= 0,179	„		
„	3	„	„	„	1852	= 0,537	„		
„	5	„	„	„	1854	= 0,894	„		
„	6	„	„	„	1855	= 1,073	„		
„	7	„	„	„	1856	= 1,252	„		
„	17	„	„	„	1857	= 3,041	„		
„	18	„	„	„	1858	= 3,220	„		
„	5	„	„	„	1859	= 0,894	„		
„	9	„	„	„	1860	= 1,610	„		
„	14	„	„	„	1861	= 2,504	„		
„	7	„	„	„	1862	= 1,252	„		
„	7	„	„	„	1863	= 1,252	„		
„	7	„	„	„	1864	= 1,252	„		
„	39	„	„	„	1865	= 6,977	„		
„	29	„	„	„	1866	= 5,188	„		
„	15	„	„	„	1867	= 2,683	„		
aus	19	Stück	vom	Jahre	1868	= 3,399	Prozent.		
„	31	„	„	„	1869	= 5,546	„		
„	37	„	„	„	1870	= 6,619	„		
„	21	„	„	„	1871	= 3,757	„		
„	40	„	„	„	1872	= 7,156	„		
„	36	„	„	„	1873	= 6,440	„		
„	53	„	„	„	1874	= 9,481	„		
„	37	„	„	„	1875	= 6,619	„		
„	38	„	„	„	1876	= 6,798	„		
„	18	„	„	„	1878	= 3,220	„		
„	2	„	„	„	1879	= 0,358	„		
„	10	„	„	„	1880	= 1,789	„		
„	4	„	„	„	1881	= 0,716	„		
„	2	„	„	„	1884	= 0,358	„		
„	12	„	„	„	1885	= 2,147	„		
„	8	„	„	„	1886	= 1,431	„		

559 Stück zusammen.

b) nach den **Erbauern:**

aus	334	Stück	von eigenen Werkstätten	= 59,749 Prozent.
„	49	„	„ Hartmann in Chemnitz	= 8,766 „
„	30	„	„ Sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz	= 5,367 „
„	32	„	„ E. Kessler in Esslingen	= 5,724 „
„	13	„	„ Maschinenfabrik in Esslingen	= 2,326 „
„	35	„	„ A. Borsig in Berlin	= 6,261 „
„	18	„	„ L. Schwartzkopff in Berlin	= 3,220 „
„	10	„	„ Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft	= 1,789 „
„	18	„	„ Henschel & Sohn in Cassel	= 3,220 „
„	8	„	„ G. Sigl in Wien	= 1,431 „
„	8	„	„ F. Schichau in Elbing	= 1,431 „
„	4	„	„ Hütte in Zorge	= 0,716 „

559 Stück zusammen.

c) nach der **Verwendung:**

aus	474	Stück	für Personen- oder Güterzüge	= 84,794 Prozent.
„	85	„	„ Eilzüge	= 15,206 „

C.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

PERSONENWAGEN

MIT ANGABE IHRER RAUMVERHÄLTNISSE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Auf den **Staats-Eisenbahnen.**
   a) für normalspurige Bahnen.
   b) für schmalspurige Bahnen.
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   a) Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b) Zittau-Reichenberger Bahn.

1886.

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.
				I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.					
Salonwagen I. Klasse	1	—	—	8	—	—	—	8	—	—	—	1	2	11 392	11 392,24	1868
„ „ „	1	—	—	8	—	—	—	8	—	—	—	1	2	13 871	13 871,24	1874
„ „ „	1	—	—	12	—	—	—	12	—	—	—	1	2	12 287	12 286,68	1871
„ „ „	—	1	—	12	—	—	—	12	—	—	—	—	—	42 089	42 088,74	1885
Krankenwagen I. Klasse	1	—	—	10	—	—	—	10	—	—	—	—	—	7 500	7 500,00	1873
Personenwagen I. Kl. Salon u. II. Kl.	2	—	—	10	7	—	—	20	14	—	—	2	4	11 313	22 626,48	1875
„ „ „ „ „ „	1	—	—	12	8	—	—	12	8	—	—	1	2	11 197	11 197,19	1875
„ I. und II. Klasse	2	—	—	3	24	—	—	6	48	—	—	—	—	10 182	20 364,32	1862
„ „ „ „ „	7	—	—	3	24	—	—	21	168	—	—	7	14	7 724	54 070,45	1867
„ „ „ „ „	7	—	—	3	24	—	—	21	168	—	—	—	—	7 541	52 785,66	1868
„ „ „ „ „	9	—	—	3	24	—	—	27	216	—	—	4	8	7 046	63 412,56	1869
„ „ „ „ „	12	—	—	3	24	—	—	36	288	—	—	5	10	7 508	90 095,00	1870
„ „ „ „ „	1	—	—	3	24	—	—	3	24	—	—	—	—	7 962	7 961,72	1875
„ „ „ „ „	1	—	—	5	15	—	—	5	15	—	—	1	2	8 153	8 153,44	1869
„ „ „ „ „	4	—	—	5	18	—	—	20	72	—	—	4	8	8 704	34 814,32	1876
„ „ „ „ „	9	—	—	5	19	—	—	45	171	—	—	3	6	7 440	66 957,49	1877
„ „ „ „ „	4	—	—	6	15	—	—	24	60	—	—	3	6	9 458	37 830,25	1865
„ „ „ „ „	4	—	—	6	15	—	—	24	60	—	—	—	—	8 785	35 138,88	1871
„ „ „ „ „	6	—	—	6	15	—	—	36	90	—	—	4	8	9 473	56 838,70	1872
„ „ „ „ „	21	—	—	6	16	—	—	126	336	—	—	—	—	7 955	167 062,94	1865
„ „ „ „ „	6	—	—	6	16	—	—	36	96	—	—	6	12	7 617	45 703,74	1869
„ „ „ „ „	18	—	—	6	16	—	—	108	288	—	—	9	18	7 575	136 347,06	1870
„ „ „ „ „	20	—	—	6	16	—	—	120	320	—	—	6	12	8 596	171 925,12	1872
„ „ „ „ „	9	—	—	6	16	—	—	54	144	—	—	—	—	8 333	75 000,29	1873
„ „ „ „ „	3	—	—	6	16	—	—	18	48	—	—	1	2	9 020	27 061,30	1874
„ „ „ „ „	8	—	—	6	16	—	—	48	128	—	—	5	10	9 278	74 220,08	1875
„ „ „ „ „	9	—	—	6	16	—	—	54	144	—	—	3	6	6 464	58 178,85	1876
„ „ „ „ „	16	—	—	6	19	—	—	96	304	—	—	5	10	7 007	112 113,54	1878
„ „ „ „ „	26	—	—	6	20	—	—	156	520	—	—	11	22	9 350	243 108,91	1873
„ „ „ „ „	18	—	—	6	20	—	—	108	360	—	—	4	8	9 903	178 259,76	1874
„ „ „ „ „	23	—	—	6	20	—	—	138	460	—	—	6	12	8 435	194 000,22	1875
„ „ „ „ „	1	—	—	6	20	—	—	6	20	—	—	—	—	6 647	6 647,43	1877
„ „ „ „ „	2	—	—	6	24	—	—	12	48	—	—	—	—	8 296	16 592,78	1859
„ „ „ „ „	15	—	—	6	24	—	—	90	360	—	—	—	—	8 712	130 683,70	1865
„ „ „ „ „	2	—	—	6	24	—	—	12	48	—	—	—	—	8 768	17 536,98	1868
„ „ „ „ „	4	—	—	6	24	—	—	24	96	—	—	1	2	8 673	34 692,08	1874
„ „ „ „ „	5	—	—	6	24	—	—	30	120	—	—	2	4	9 226	46 130,64	1875
„ „ „ „ „	7	—	—	6	24	—	—	42	168	—	—	2	4	8 866	62 058,77	1876
„ „ „ „ „	1	—	—	9	16	—	—	9	16	—	—	—	—	10 296	10 296,32	1862
„ „ „ „ „	3	—	—	9	16	—	—	27	48	—	—	3	6	8 957	26 871,99	1874
„ „ „ „ „	5	—	—	9	16	—	—	45	80	—	—	—	—	7 644	38 220,00	1875
„ „ „ „ „	4	—	—	10	8	—	—	40	32	—	—	2	4	9 267	37 069,92	1877
„ I. Kl. u. Salon II. Kl.	—	2	—	6	26	—	—	12	52	—	—	1	2	9 000	18 000,00	1853
Personenwagen I. und II. Klasse	—	1	—	6	27	—	—	6	27	—	—	1	2	13 822	13 822,20	1882
„ „ „ „ „	—	5	—	6	27	—	—	30	135	—	—	2	4	14 262	71 308,89	1884
„ „ „ „ „	—	10	—	6	27	—	—	60	270	—	—	6	12	14 545	145 447,72	1885
„ „ „ „ „	—	17	—	6	27	—	—	102	459	—	—	9	18	14 024	238 403,52	1886
„ „ „ „ „	—	1	—	6	32	—	—	6	32	—	—	1	2	9 904	9 904,05	1855
„ „ „ „ „	—	1	—	6	32	—	—	6	32	—	—	—	—	9 379	9 379,05	1856
„ „ „ „ „	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	—	—	9 572	19 143,76	1857
„ „ „ „ „	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	—	—	10 017	20 034,38	1858
„ „ „ „ „	—	5	—	6	32	—	—	30	160	—	—	5	10	9 187	45 933,37	1859
„ „ „ „ „	—	6	—	6	32	—	—	36	192	—	—	6	12	9 313	55 880,05	1860
„ „ „ „ „	—	6	—	6	32	—	—	36	192	—	—	6	12	10 923	65 540,12	1862
„ „ „ „ „	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	1	2	10 017	20 034,38	1863
„ „ „ „ „	—	4	—	6	32	—	—	24	128	—	—	2	4	9 873	39 493,08	1864
„ „ „ „ „	—	9	—	6	32	—	—	54	288	—	—	3	6	10 071	90 634,68	1865 1867 1869
„ „ „ „ „	—	9	—	6	32	—	—	54	288	—	—	—	—	10 617	95 554,62	1870
„ „ „ „ „	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	2	4	11 152	22 304,30	1875
„ „ „ „ „	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	2	4	7 594	15 188,99	1876
„ „ „ „ „	—	1	—	9	24	—	—	9	24	—	—	1	2	11 931	11 931,00	1848
„ „ „ „ „	—	1	—	12	16	—	—	12	16	—	—	—	—	12 600	12 600,00	1851
„ „ „ „ „	—	1	—	12	16	—	—	12	16	—	—	—	—	9 000	9 000,00	1852
Personenwagen II. Klasse mit Post	2	—	—	—	16	—	—	—	32	—	—	—	—	7 476	14 952,00	1875
Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	8 604	8 603,55	1862
„ „ „	1	—	—	—	24	—	—	—	24	—	—	—	—	7 024	7 024,19	1865
„ „ „	14	—	—	—	24	—	—	—	336	—	—	4	8	7 211	100 956,51	1873
„ „ „	6	—	—	—	24	—	—	—	144	—	—	3	6	8 671	52 024,00	1874 1875
„ „ „	5	—	—	—	24	—	—	—	120	—	—	1	2	5 182	25 910,10	1876

1. Staats-Eisenbahnen.

a) für normalspurige Bahnen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
				I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.						
onenwagen II. Klasse	6	—	—	—	28	—	—	—	168	—	—	3	6	7 251	43 505,22	1870	6
„ „ „	4	—	—	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	7 812	31 248,00	1873	4
„ „ „	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	2	4	7 740	15 480,00	1856	2
„ „ „	4	—	—	—	32	—	—	—	128	—	—	4	8	8 298	33 191,57	1859 1865	1 3
„ „ „	20	—	—	—	32	—	—	—	640	—	—	10	20	7 564	151 281,14	1870	20
„ „ „	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	—	—	7 972	15 944,68	1871	2
„ „ „	11	—	—	—	32	—	—	—	352	—	—	5	10	8 598	94 572,92	1872	11
„ „ „	12	—	—	—	32	—	—	—	384	—	—	6	12	8 928	107 140,98	1873	12
„ „ „	21	—	—	—	32	—	—	—	672	—	—	7	14	9 058	190 225,72	1874	21
„ „ „	29	—	—	—	32	—	—	—	928	—	—	10	20	8 347	242 062,67	1875	29
„ „ „	9	—	—	—	32	—	—	—	288	—	—	2	4	6 721	60 490,17	1876	9
„ „ „	35	—	—	—	32	—	—	—	1 120	—	—	13	26	6 522	228 286,18	1877	35
nwagen II. Klasse	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	4 732	4 732,12	1859	1
„ „ „	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	6 000	6 000,00	1850	1
onenwagen II. Klasse	—	1	—	—	32	—	—	—	32	—	—	1	2	9 510	9 510,00	1848	1
„ „ „	—	1	—	—	32	—	—	—	32	—	—	1	2	9 120	9 120,00	1850	1
„ I., II. u. III. Klasse	1	—	—	6	8	20	—	6	8	20	—	—	—	5 418	5 418,00	1845	1
„ II. u. III. Klasse	1	—	—	—	8	20	—	—	8	20	—	—	—	6 730	6 729,67	1865	1
„ „ „ „ „	1	—	—	—	8	26	—	—	8	26	—	—	—	9 600	9 600,00	1873	1
„ „ „ „ „	4	—	—	—	8	30	—	—	32	120	—	4	8	6 132	24 529,58	1865	4
„ „ „ „ „	8	—	—	—	8	30	—	—	64	240	—	4	8	7 260	58 080,00	1873	8
„ „ „ „ „	16	—	—	—	8	30	—	—	128	480	—	6	12	7 508	120 123,22	1874	16
„ „ „ „ „	7	—	—	—	8	30	—	—	56	210	—	2	4	6 028	42 195,90	1875	7
„ „ „ „ „	10	—	—	—	8	35	—	—	80	350	—	5	10	5 172	51 717,30	1885	10
„ „ „ „ „	12	—	—	—	8	35	—	—	96	420	—	5	10	5 065	60 777,01	1886	12
„ „ „ „ „	16	—	—	—	8	38	—	—	128	608	—	9	18	5 053	80 852,07	1881	16
„ „ „ „ „	2	—	—	—	8	38	—	—	16	76	—	2	4	5 310	10 619,80	1884	2
„ „ „ „ „	3	—	—	—	8	40	—	—	24	120	—	—	—	6 893	20 679,30	1876	3
„ „ „ „ „	1	—	—	—	16	20	—	—	16	20	—	1	2	5 208	5 208,00	1845	1
„ „ „ „ „	3	—	—	—	16	20	—	—	48	60	—	3	6	7 959	23 876,28	1862	3
„ „ „ „ „	6	—	—	—	16	20	—	—	96	120	—	5	10	6 735	40 407,21	1864 1865	2 4
„ „ „ „ „	8	—	—	—	16	20	—	—	128	160	—	5	10	6 479	51 833,67	1866 1867	4 4
„ „ „ „ „	3	—	—	—	16	20	—	—	48	60	—	—	—	6 113	18 338,78	1868 1871	1 2
„ „ „ „ „ *	15	—	—	—	16	25	—	—	240	375	—	9	18	5 732	85 987,17	1886	15
„ „ „ „ „	—	2	—	—	16	40	—	—	32	80	—	—	—	7 827	15 654,86	1864	2
„ „ „ „ „	—	3	—	—	16	40	—	—	48	120	—	2	4	17 048	51 144,33	1882	3
„ „ „ „ „	—	1	—	—	24	20	—	—	24	20	—	—	—	7 830	7 830,00	1856	1
„ „ „ „ „ mit Gepäckraum	—	1	—	—	16	56	—	—	16	56	—	1	2	7 383	7 383,27	1885	1
onenwagen III. Klasse	4	—	—	—	—	28	—	—	—	112	—	2	4	6 845	27 378,64	1874	4
„ „ „	2	—	—	—	—	30	—	—	—	60	—	2	4	4 656	9 312,00	1847	2
„ „ „	1	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	—	—	3 912	3 912,00	1852	1
„ „ „	6	—	—	—	—	30	—	—	—	180	—	—	—	6 587	39 520,61	1865	6
„ „ „	3	—	—	—	—	30	—	—	—	90	—	—	—	6 800	20 398,98	1874	3
„ „ „	1	—	—	—	—	35	—	—	—	35	—	1	2	4 356	4 356,49	1870	1
„ „ „	18	—	—	—	—	35	—	—	—	630	—	12	24	5 014	90 257,76	1873	18
„ „ „	11	—	—	—	—	35	—	—	—	385	—	6	12	5 759	63 350,97	1874	11
„ „ „	40	—	—	—	—	35	—	—	—	1 400	—	11	22	5 120	204 793,41	1875	40
„ „ „	25	—	—	—	—	35	—	—	—	875	—	19	38	4 196	104 901,87	1876	25
„ „ „	4	—	—	—	—	35	—	—	—	140	—	2	4	3 988	15 950,07	1877	4
„ „ „	5	—	—	—	—	38	—	—	—	190	—	3	6	4 884	24 420,00	1864	5
„ „ „	13	—	—	—	—	38	—	—	—	494	—	13	26	5 136	66 765,84	1865	13
„ „ „	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	5 021	5 021,35	1867	1
„ „ „	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	5 015	5 014,82	1869	1
„ „ „	4	—	—	—	—	38	—	—	—	152	—	—	—	5 975	23 898,64	1873	4
„ „ „	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	5 478	5 477,53	1874	1
„ „ „	2	—	—	—	—	38	—	—	—	76	—	2	4	4 713	9 425,52	1875	2
„ „ „	7	—	—	—	—	39	—	—	—	273	—	3	6	5 776	40 431,00	1875	7
„ „ „	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	—	—	4 926	4 926,16	1849	1
„ „ „	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	6 540	6 540,00	1856	1
„ „ „	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	4 674	4 674,00	1857	1
„ „ „	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	6 006	12 011,04	1859	2
„ „ „	11	—	—	—	—	40	—	—	—	440	—	11	22	6 309	69 397,46	1861 1862	4 7
„ „ „	3	—	—	—	—	40	—	—	—	120	—	—	—	4 650	13 950,00	1864	3
„ „ „	49	—	—	—	—	40	—	—	—	1 960	—	47	94	5 660	277 332,50	1865	49
„ „ „	13	—	—	—	—	40	—	—	—	520	—	13	26	5 396	70 149,26	1866	13
„ „ „	30	—	—	—	—	40	—	—	—	1 200	—	15	30	4 983	149 493,98	1867	30
„ „ „	6	—	—	—	—	40	—	—	—	240	—	6	12	5 702	34 214,42	1868	6
„ „ „	19	—	—	—	—	40	—	—	—	760	—	19	38	5 156	97 962,64	1869	19

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit 2 / 3 / 4 Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. / II. / III. / IV. Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. / II. / III. / IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.
Personenwagen III. Klasse	78	—	—	—	—	40	—	—	—	3 120	—	73	146	5 173	403 502,63	1870
" " "	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	4 785	9 570,52	1871
" " "	38	—	—	—	—	40	—	—	—	1 520	—	22	44	5 291	201 061,58	1872
" " "	137	—	—	—	—	40	—	—	—	5 480	—	78	156	5 780	791 815,05	1873
" " "	86	—	—	—	—	40	—	—	—	3 440	—	39	78	6 274	539 575,68	1874
" " "	171	—	—	—	—	40	—	—	—	6 840	—	83	166	4 930	843 003,42	1875
" " "	95	—	—	—	—	40	—	—	—	3 800	—	59	118	4 289	407 465,21	1876
" " "	24	—	—	—	—	40	—	—	—	960	—	7	14	4 755	114 127,48	1877
" " "	64	—	—	—	—	45	—	—	—	2 880	—	27	54	4 383	280 542,88	1877
" " "	19	—	—	—	—	45	—	—	—	855	—	16	32	4 417	83 915,52	1878
" " "	3	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	3	6	4 183	12 548,13	1879
" " "	4	—	—	—	—	45	—	—	—	180	—	4	8	4 064	16 254,79	1881
" " "	3	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	—	—	4 279	12 836,19	1885
" " "	1	—	—	—	—	47	—	—	—	47	—	1	2	4 653	4 652,69	1885
" " "	3	—	—	—	—	50	—	—	—	150	—	3	6	5 676	17 027,58	1876
Personenwagen III. Klasse mit Post	1	—	—	—	—	15	—	—	—	15	—	1	2	5 933	5 932,93	1875
" " " " "	6	—	—	—	—	20	—	—	—	120	—	4	8	5 138	30 826,21	1872
" " " " "	2	—	—	—	—	20	—	—	—	40	—	2	4	{1 = 5 125 / 1 = 5 659}	10 784,34	{1873 / 1874}
" " " " "	2	—	—	—	—	20	—	—	—	40	—	—	—	4 469	8 938,00	1875
Personenwagen III. Klasse	—	3	—	—	—	50	—	—	—	150	—	2	4	7 880	23 640,00	1848
" " "	—	1	—	—	—	50	—	—	—	50	—	—	—	6 840	6 840,00	1849
" " "	—	1		—	—	50	—	—	—	50	—	—	—	8 812	8 811,91	1852
" " "	—	2	—	—	—	50	—	—	—	100	—	2	4	7 684	15 368,25	1856
" " "		1	—	—	—	50	—	—	—	50	—	1	2	7 239	7 239,49	1858
" " "	—	4	—	—	—	52	—	—	—	208	—	4	8	8 162	32 648,80	1885
" " "	—	21	—	—	—	52	—	—	—	1 092	—	21	42	8 212	172 451,46	1886
" " "	—	1	—	—	—	58	—	—	—	58	—	1	2	6 450	6 450,00	1853
" " "	—	3	—	—	—	58	—	—	—	174	—	1	2	6 000	18 000,00	{1854 / 1858}
" " "	—	5	—	—	—	58	—	—	—	290	—	5	10	7 056	35 278,20	1869
" " "	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	7 752	15 504,00	1845
" " "	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	7 575	15 150,00	1847
" " "	—	6	—	—	—	60	—	—	—	360	—	6	12	6 442	38 653,90	{1852 / 1853}
" " "	—	4	—	—	—	60	—	—	—	240	—	1	2	6 086	24 343,20	{1854 / 1855}
" " "	—	15	—	—	—	60	—	—	—	900	—	15	30	8 118	121 770,35	1862
" " "	—	3	—	—	—	60	—	—	—	180	—	2	4	6 599	19 795,77	1865
" " "	—	15	—	—	—	60	—	—	—	900	—	14	28	6 444	96 656,98	{1866 / 1867}
" " "	—	9	—	—	—	60	—	—	—	540	—	9	18	7 440	66 964,34	1868
" " "	—	11	—	—	—	60	—	—	—	660	—	8	16	7 069	77 756,21	1869
" " "	—	12	—	—	—	60	—	—	—	720	—	—	—	6 599	79 183,19	1870
" " "	—	4	—	—	—	60	—	—	—	240	—	—	—	6 449	25 794,36	{1873 / 1874}
" " "	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	6 916	13 831,08	1875
" " "	—	15	—	—	—	70	—	—	—	1 050	—	7	14	7 509	112 628,58	1886
Personenwagen IV. Klasse	1	—	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	—	6 368	6 368,45	1866
" " "	60	—	—	—	—	—	40	—	—	—	2 400	30	60	3 741	224 434,78	1874
" " "	19	—	—	—	—	—	40	—	—	—	760	8	16	4 211	80 015,88	1875
" " "	3	—	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	—	6 481	19 444,44	1874
" " "	3	—	—	—	—	—	50	—	—	—	150	3	6	4 830	14 490,00	1876
" " "	18	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 080	—	—	4 685	84 331,23	1872
" " "	4	—	—	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	6 028	24 110,52	1873
" " "	4	—	—	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	4 876	19 504,96	1874
" " "	23	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 380	14	28	4 611	106 043,89	1875
" " "	27	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 620	12	24	3 356	90 617,92	1876
" " "	9	—	—	—	—	—	60	—	—	—	540	6	12	3 749	33 742,19	1877
" " "	23	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 380	12	24	3 200	73 602,35	1878
" " "	25	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 500	12	24	3 151	78 779,32	1884
" " "	15	—	—	—	—	—	60	—	—	—	900	7	14	3 652	54 782,98	1886
" " " m. Gepäckraum	1	—	—	—	—	—	70	—	—	—	70	1	2	4 787	4 786,50	1885
für normalspurige Sekundärbahnen, Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	46	—	—	—	46	—	—	1	2	3 867	3 867,38	1881
" II. u. III. Kl.	1	—	—	—	20	25	—	—	20	25	—	1	2	8 026	8 026,47	1885
" " " " "	1	—	—	—	15	51	—	—	15	51	—	1	2	3 474	3 473,63	1879
" " " " "	2	—	—	—	15	51	—	—	30	102	—	2	4	4 305	8 610,22	1881
" III. Kl.	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	6 876	6 876,47	1885
" " "	1	—	—	—	—	70	—	—	—	70	—	1	2	3 209	3 209,13	1879
" " "	1	—	—	—	—	70	—	—	—	70	—	1	2	3 780	3 780,08	1883
" II. Kl. m. Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	25	—	—	—	25	—	—	1	2	4 448	4 447,85	1883
" III. Kl. m. Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	1	2	6 210	6 209,61	1885
" II. u. III. Kl. u. Gepäckraum	—	—	1	—	15	39	—	—	15	39	—	1	2	4 564	4 563,84	1879

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.	18. Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.						
mpfwagen (System Thomas) Wagenabtheilung II. u. III. Kl. und Gepäckraum	3	—	—	—	20	54	—	—	60	162	—	3	6	15 713	47 139,47*	1883	3
zusammen	1874	241	1	—	—	—	—	2 304	15 472	53 235	12 435	1 137	2 274	—	—	—	2 116
	mit							83 446 Plätze				= 18,647 pro Achse.					
	4 475 Achsen und 17 924,50 Tonnen Eigengewicht = 4,01 t pro Achse oder 0,21 t pro Platz.																

b) **für schmalspurige Bahnen.**

rsonenwagen u. III. Klasse	Sitzplätze	4	—	—	—	6	10	—	—	24	40	—	—	—	2 252	9 006,30	1881	1
	Stehplätze, aussen				—	3	—	—	—	12	—	—					1882	1
																	1883	2
" " "	Sitzplätze	33	—	—	—	6	10	—	—	198	330	—	22	44	2 391	78 896,90	1881	1
	Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	99	99	—					1882	1
																	1883	3
																	1884	14
																	1885	10
																	1886	4
. Klasse . .	Sitzplätze	12	—	—	—	—	16	—	—	—	192	—	8	16	2 162	25 943,40	1881	3
	Stehplätze, aussen				—	—	3	—	—	—	36	—					1882	7
																	1883	2
																	1881	1
																	1882	1
" .	Sitzplätze	45	—	—	—	—	16	—	—	—	720	—	32	64	2 253	101 377,68	1883	5
	Stehplätze, aussen				—	—	6	—	—	—	270	—					1884	26
																	1885	6
																	1886	6
u. III. Klasse	Sitzplätze	—	—	1	—	6	27	—	—	6	27	—	1	2	4 432	4 432,14	1883	1
	Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	3	3	—						
" " "	Sitzplätze	—	—	2	—	15	15	—	—	30	30	—	1	2	3 838	7 676,20	1886	2
	Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	6	6	—						
" " "	Aussichtswagen . .	—	—	1	—	16	20	—	—	16	20	—	1	2	4 022	4 021,58	1885	1
zusammen	94	—	4	—	—	—	—	—	394	1 773	—	65	130	—	—	—		98
	mit							2 167 Plätze				= 10,628 pro Achse.						
	204 Achsen und 251,35 Tonnen Eigengewicht = 1,23 t pro Achse oder 0,12 t pro Platz.																	
Summe aller Personenwagen	1 968	241	5	—	—	—	—	2 304	15 866	55 008	12 435	1 202	2 404	—	—	—		2 214
	mit							85 613 Plätze				= 18,297 pro Achse.						
	4 679 Achsen und 18 175,85 Tonnen Eigengewicht = 3,88 t pro Achse oder 0,21 t pro Platz.																	

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a) **Altenburg-Zeitzer Bahn.**

rsonenwagen	II. Klasse	3	—	—	—	32	—	—	—	96	—	—	—	—	8 054	24 162,00	1872	3
"	II. u. III. Klasse .	5	—	—	—	8	30	—	—	40	150	—	5	10	7 244	36 220,00	1872	5
"	III. " . .	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	—	—	4 800	9 600,00	1875	2
"	IV. " . .	2	—	—	—	—	—	55	—	—	—	110	1	2	5 204	10 408,00	1872	2
"	IV. Klasse mit Zugführer-Coupé . .	1	—	—	—	—	—	36	—	—	—	36	1	2	5 204	5 204,00	1872	1
"	II. Klasse mit Gepäck- u. Postraum . . .	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	5 965	5 965,00	1880	1
"	III. Klasse	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	5 665	5 665,00	1880	1
"	II. u. III. Klasse .	1	—	—	—	20	25	—	—	20	25	—	1	2			1886	1
"	III. Klasse	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	7 338	22 014,30	1886	1
"	III. Klasse mit Gepäck- u. Postraum . . .	1	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	1	2			1886	1
zusammen	18	—	—	—	—	—	—	—	172	385	146	12	24	—	—	—		18
	mit							703 Plätze				= 19,528 pro Achse.						
	36 Achsen und 149,16 Tonnen Eigengewicht = 4,14 t pro Achse oder 0,21 t pro Platz.																	
	Die Personenwagen II. und III. Kl. sind für Presskohlenheizung und die Personenwagen IV. Kl. für Ofenheizung eingerichtet.																	

* Die Kosten der Maschinen-Abtheilung siehe unter „Lokomotiven".

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit 2 / 3 / 4 Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. / II. / III. / IV. Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. / II. / III. / IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungskosten durchschnittlich pro Wagen. Mark.	16. Anschaffungskosten im Ganzen. Mark.	17. Jahr der Anschaffung.
b) Zittau-Reichenberger Bahn.																
Personenwagen I., II. u. III. Klasse	2	—	—	6	8	20	—	12	16	40	—	—	—	9 844	19 688,10	1857
„ I. u. III. Klasse . .	2	—	—	6	—	30	—	12	—	60	—	—	—	8 980	17 959,05	1857
„ II. u. III. „ . .	3	—	—	—	16	20	—	—	48	60	—	3	6	6 685	20 054,25	1857
„ „ „ „ „ . .	2	—	—	—	16	20	—	—	32	40	—	2	4	3 790	7 580,00	1862
„ „ „ „ „ . .	1	—	—	—	16	20	—	—	16	20	—	—	—	3 849	3 848,94	1865
„ III. Klasse	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	3 140	6 280,00	1861
„ „ „	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	3 184	6 368,08	1862
zusammen	14	—	—	—	—	—	—	24	112	380	—	9	18	—	—	—

mit — 516 Plätze = 18,429 pro Achse.

28 Achsen und 112,48 Tonnen Eigengewicht = 4,02 t pro Achse oder 0,22 t pro Platz.

11 Personenwagen mit 18 Plätzen I. Kl., 80 Plätzen II. Kl. u. 310 Plätzen III. Kl. sind f Dampfheizung eingerichtet.

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

Personenwagen.	mit einer Anzahl von Plätzen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.		Jahrgang.
4	6	24	160	—	190 = 0,222	Proz. auf	1845
4	—	—	180	—	180 = 0,210	„ „	1847
5	9	56	150	—	215 = 0,251	„ „	1848
2	—	—	90	—	90 = 0,105	„ „	1849
2	—	54	—	—	54 = 0,063	„ „	1850
1	12	16	—	—	28 = 0,033	„ „	1851
8	12	16	380	—	408 = 0,477	„ „	1852
4	12	52	118	—	182 = 0,213	„ „	1853
3	—	—	176	—	176 = 0,206	„ „	1854
4	6	32	180	—	218 = 0,255	„ „	1855
7	6	120	160	—	286 = 0,334	„ „	1856
3	12	64	40	—	116 = 0,135	„ „	1857
4	12	64	108	—	184 = 0,215	„ „	1858
11	42	256	80	—	378 = 0,441	„ „	1859
6	36	192	—	—	228 = 0,266	„ „	1860
4	—	—	160	—	160 = 0,187	„ „	1861
35	51	326	1 240	—	1 617 = 1,889	„ „	1862
2	12	64	—	—	76 = 0,089	„ „	1863
16	24	192	430	—	646 = 0,754	„ „	1864
125	246	1 012	3 034	—	4 292 = 5,013	„ „	1865
31	—	64	1 380	40	1 484 = 1,733	„ „	1866
48	45	360	1 438	—	1 843 = 2,153	Proz. auf	
26	41	232	800	—	1 073 = 1,253	„ „	
56	92	455	1 748	—	2 295 = 2,681	„ „	
156	198	1 672	3 875	—	5 745 = 6,710	„ „	
11	36	156	120	—	312 = 0,364	„ „	
99	156	762	1 640	1 080	3 638 = 4,249	„ „	
242	220	1 568	6 728	240	8 756 = 10,227	„ „	
242	185	1 400	4 625	2 775	8 985 = 10,495	„ „	
356	308	2 010	8 974	2 140	13 432 = 15,689	„ „	
192	128	880	4 945	1 770	7 723 = 9,021	„ „	
150	91	1 343	3 980	540	5 954 = 6,955	„ „	
58	96	304	855	1 380	2 635 = 3,078	„ „	
6	—	30	295	—	325 = 0,380	„ „	
29	—	222	992	—	1 214 = 1,418	„ „	
14	6	93	298	—	397 = 0,464	„ „	
18	—	139	469	—	608 = 0,710	„ „	
72	30	277	830	1 500	2 637 = 3,080	„ „	
51	72	492	1 173	70	1 807 = 2,111	„ „	
107	102	867	3 157	900	5 026 = 5,871	„ „	
2 214	2 304	15 866	55 008	12 435	85 613		

Von der Gesammtzahl der Plätze kamen nach Prozenten: 2,69 auf I. Klasse, 18,53 auf II. Klasse, 64,25 auf III. Kl 14,53 auf IV. Klasse.

Auf normal- und schmalspurige Bahnen vertheilt, ergaben sich von den vorhandenen Plätzen:

a) für normalspurige Bahnen: 2,76 % auf I. Klasse, 18,54 % auf II. Klasse, 63,80 % auf III. Klasse, 14,90 % auf IV. Kl

b) für schmalspurige Bahnen: 18,18 % auf II. Klasse und 81,82 % auf III. Klasse.

Von den Personenwagen für normalspurige Staatsbahnen sind nach der Platzzahl berechnet 91,51 % mit Heizeinricht versehen. Den übrigen Theil ohne Heizeinrichtung (8,49 %) bilden hauptsächlich die Reservewagen für den Sommerverkehr.

Es sind eingerichtet:

für Dampfheizung 1 333* Wagen mit 50 184 Plätzen und zwar:

1 836 Plätze I. Klasse = 79,69 Prozent
11 102 „ II. „ = 71,76 „
37 246 „ III. „ = 69,96 „
} der vorhandenen Plätze.

für Presskohlenheizung 298 Wagen mit 10 978 Plätze und zwar:

315 Plätze I. Klasse = 13,67 Prozent
2 698 „ II. „ = 17,44 „
7 965 „ III. „ = 14,96 „
} der vorhandenen Plätze.

für Ofenheizung 305** Wagen mit 15 199 Plätzen und zwar:

33 Plätze I. Klasse = 1,43 Prozent
7 „ II. „ = 0,04 „
2 724 „ III. „ = 5,12 „
12 435 „ IV. „ = 100,00 „
} der vorhandenen Plätze.

für Gasbeleuchtung 1 081 Wagen mit 43 301 Plätzen und zwar:

1 617 Plätze I. Klasse = 70,18 Prozent
9 319 „ II. „ = 60,23 „
28 105 „ III. „ = 52,79 „
4 260 „ IV. „ = 34,26 „
} der vorhandenen Plätze.

In den Personenwagen der schmalspurigen Bahnen ist die Ofenheizung eingeführt.

*) Hiervon haben 43 Wagen für den Durchgangsverkehr mit 260 Plätzen I. Klasse und 1 008 Plätzen II. Klasse = zusammen 1 268 Plätzen zugleich noch Einrich für Presskohlenheizung.

**) Hiervon haben 22 Wagen in den Coupés II. Klasse und 7 Wagen in je 1 Coupé III. Klasse Presskohlenheizung, welche mit 190 Plätzen II. Klasse und 70 Pl III. Klasse unter den Plätzen für Presskohlenheizung enthalten sind.

D.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

GEPÄCK- UND GÜTER- ETC. WAGEN

MIT ANGABE IHRER LADEGEWICHTE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   a) für normalspurige Bahnen.
   b) für schmalspurige Bahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   a) Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b) Zittau-Reichenberger Bahn.

1886.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	1
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladegewicht		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stü zu p J u in
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			

1. Staats-Eisenbahnen.

a) für normalspurige Bahnen.

Passagiergepäckwagen	1	—	—	5,0	5,0	1	2	3 473	3 473,04	1860	
„	10	—	—	„	50,0	10	20	2 982	29 815,98	1862	
„	3	—	—	„	15,0	3	6	2 899	8 697,90	1863	
„	2	—	—	„	10,0	2	4	3 121	6 242,00	1864	
„	9	—	—	„	45,0	9	18	2 801	25 204,99	1865	
„	3	—	—	„	15,0	3	6	2 766	8 299,48	1866	
„	7	—	—	„	35,0	7	14	3 869	27 081,90	1868	
„	4	—	—	„	20,0	4	8	2 639	10 555,70	1869	
„	17	—	—	„	85,0	17	34	3 081	52 376,60	1870	
„	29	—	—	„	145,0	29	58	3 260	94 537,02	1871	
„	26	—	—	„	130,0	26	52	3 003	78 081,55	1872	
„	32	—	—	„	160,0	32	64	3 453	110 486,48	1873	
„	55	—	—	„	275,0	55	110	4 469	245 820,54	1874	
„	49	—	—	„	245,0	49	98	3 492	171 127,21	1875	
„	28	—	—	„	140,0	28	56	3 496	97 878,68	1876	
„	33	—	—	„	165,0	33	66	2 917	96 274,97	1877	
„	1	—	—	„	5,0	1	2	2 774	2 774,46	1878	
„	4	—	—	„	20,0	4	8	2 455	9 818,15	1880	
„	1	—	—	„	5,0	1	2	2 430	2 429,60	1881	
„	1	—	—	„	5,0	1	2	2 899	2 899,11	1882	
„	4	—	—	„	20,0	4	8	2 879	11 515,49	1883	
„	3	—	—	„	15,0	3	6	2 900	8 699,85	1884	
„	7	—	—	„	35,0	7	14	3 019	21 135,06	1885	
„	3	—	—	„	15,0	3	6	3 096	9 288,78	1886	
„	—	8	—	5,0	40,0	8	16	3 900	31 200,00	1857 1858 1860	
Zusammen	332	8	—	—	1 700,0	340	680	—	—	—	340
	mit 688 Achsen und 2 447,0 Tonnen Eigengewicht = 3,56 t pro Achse.										
bedeckte* Güterwagen	2	—	—	5,0	10,0	2	4	4 461	8 922,00	1845	2
„	3	—	—	„	15,0	1	2	3 555	10 665,00	1847	3
„	2	—	—	„	10,0	—	—	2 850	5 700,00	1848	2
„	2	—	—	„	10,0	1	2	3 045	6 090,00	1849	2
„	9	—	—	„	45,0	—	—	2 850	25 650,00	1850	9
„	5	—	—	„	25,0	—	—	2 931	14 655,00	1851	5
„	28	—	—	„	140,0	7	14	2 876	80 521,20	1852	28
„	41	—	—	„	205,0	22	44	3 003	123 129,60	1853	41
„	5	—	—	„	25,0	—	—	2 650	13 249,17	1854	5
„	7	—	—	„	35,0	—	—	3 161	22 124,27	1855	7
„	64	—	—	„	320,0	62	124	3 230	206 721,36	1856	64
„	49	—	—	„	245,0	38	76	2 842	139 259,21	1857	49
„	20	—	—	„	100,0	17	34	2 507	50 139,04	1858	20
„	27	—	—	„	135,0	16	32	2 852	77 012,64	1859	27
„	24	—	—	„	120,0	15	30	2 420	58 091,76	1860	24
„	31	—	—	„	155,0	16	32	2 298	71 239,58	1861	31
„	52	—	—	„	260,0	50	100	2 555	132 879,11	1862	52
„	106	—	—	„	530,0	96	192	2 378	252 045,98	1863	106
„	187	—	—	„	935,0	143	286	2 146	401 335,99	1864	187

*) Unter den bedeckten Güterwagen befinden sich 9 Wagen à 5,0 t und 9 Wagen à 10,0 t Ladegewicht, welche als Gepäck-Beiwagen bei Personenzügen dienen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladegewicht		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			
bedeckte Güterwagen	176	—	—	5,0	880,0	67	134	2 120	373 058,49	1865	176
„	63	—	—	„	315,0	46	92	2 078	130 918,78	1866	63
„	124	—	—	„	620,0	69	138	2 092	259 429,76	1867	124
„	266	—	—	„	1 330,0	108	216	2 195	583 788,45	1868	266
„	63	—	—	„	315,0	50	100	1 912	120 432,13	1869	63
„	206	—	—	„	1 030,0	85	170	2 341	482 348,52	1870	206
„	267	—	—	„	1 335,0	135	270	2 289	611 158,88	1871	267
„	394	—	—	„	1 970,0	218	436	2 604	1 025 864,45	1872	394
„	513	—	—	„	2 565,0	258	516	2 803	1 438 072,23	1873	513
„	323	—	—	„	1 615,0	152	304	2 866	925 635,69	1874	323
„	312	—	—	„	1 560,0	148	296	2 432	758 789,62	1875	312
„	41	—	—	„	205,0	34	68	2 184	89 547,05	1876	41
„	15	—	—	„	75,0	6	12	1 925	28 869,25	1877	15
„	4	—	—	10,0	40,0	4	8	2 337	9 349,60	1865	4
„	94	—	—	„	940,0	46	92	3 437	323 121,77	1866	94
„	99	—	—	„	990,0	25	50	3 001	297 120,00	1867	99
„	98	—	—	„	980,0	39	78	3 232	316 770,00	1868	98
„	62	—	—	„	620,0	50	100	2 940	182 287,31	1869	62
„	122	—	—	„	1 220,0	—	—	3 039	370 758,00	1870 1871	49 73
„	124	—	—	„	1 240,0	36	72	3 204	397 354,32	1872	124
„	25	—	—	„	250,0	—	—	2 767	69 184,32	1873	25
„	140	—	—	„	1 400,0	31	62	3 141	439 670,40	1874	140
„	53	—	—	„	530,0	15	30	2 855	151 335,00	1875	53
„	262	—	—	„	2 620,0	81	162	2 311	605 540,49	1876	262
„	290	—	—	„	2 900,0	176	352	2 300	666 900,26	1877	290
„	473	—	—	„	4 730,0	238	476	2 268	1 072 639,97	1878	473
„	94	—	—	„	940,0	35	70	2 000	188 002,90	1879	94
„	334	—	—	„	3 340,0	165	330	1 921	641 763,18	1880	334
„	157	—	—	„	1 570,0	77	154	1 979	310 644,59	1881	157
„	165	—	—	„	1 650,0	85	170	2 046	337 598,12	1882	165
„	185	—	—	„	1 850,0	98	196	2 326	430 326,10	1883	185
„	109	—	—	„	1 090,0	49	98	2 419	263 694,71	1884	109
„	283	—	—	„	2 830,0	78	156	2 420	684 817,39	1885	283
„	95	—	—	„	950,0	28	56	2 423	230 218,25	1886	95
„	—	2	—	10,0	20,0	2	4	4 650	9 300,00	1852	2
„	—	5	—	„	50,0	5	10	7 500 *)	37 500,00	1853	5
„	—	22	—	„	220,0	3	6	3 398	74 760,00	1854	22
„	—	37	—	„	370,0	8	16	3 603	133 315,95	1855	37
„	—	24	—	„	240,0	1	2	3 636	87 273,90	1856	24
„	—	32	—	„	320,0	1	2	3 293	105 389,75	1857	32
„	—	13	—	„	130,0	7	14	3 595	46 740,00	1858	13
„	—	31	—	„	310,0	—	—	2 847	88 241,74	1859	31
„	—	20	—	„	200,0	—	—	2 634	52 674,58	1860	20
„	—	68	—	„	680,0	—	—	2 559	174 026,07	1861	68
„	—	5	—	„	50,0	—	—	2 626	13 130,02	1862	5
„	—	1	—	„	10,0	—	—	2 324	2 323,98	1863	1
„	—	4	—	„	40,0	—	—	2 153	8 612,95	1864 1869	2 2
„	—	2	—	15,0	30,0	2	4	2 998	5 995,20	1874	2
„	—	10	—	„	150,0	—	—	2 960	29 595,92	1881	10
„	—	30	—	„	450,0	—	—	3 204	96 120,18		10

*) Frühere Postbureauwagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladegewicht		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			
bedeckte Güterwagen	—	25	—	15,0	375,0	—	—	3 683	92 070,52	1883	25
„	—	2	—	„	30,0	—	—	3 135	6 270,21	1885	2
„	—	5	—	„	75,0	5	10	4 170	20 847,72	1886	5
„	—	—	1	10,0	10,0	—	—	6 630	6 630,00	1847	1
„	—	—	1	„	10,0	—	—	5 868	5 868,40	1859	1
„	—	—	4	„	40,0	—	—	5 881	23 524,18	1870	4
„	—	—	2	„	20,0	—	—	4 722	9 444,55	1877	2
„	—	—	25	„	250,0	—	—	4 665	116 630,00	1878	25
„	—	—	13	„	130,0	—	—	4 074	52 963,42	1879	13
„	—	—	2	„	20,0	—	—	3 355	6 709,20	1880	2
„ (z. Pferdetransp.)	6	—	—	5,0	30,0	6	12	2 337	14 024,24	1865	6
„ (z. Viehtransp.)	2	—	—	5,0	10,0	—	—	2 340	4 680,00	1853 1858	1 1
„	1	—	—	„	5,0	—	—	1 923	1 923,02	1877	1
„	7	—	—	„	35,0	—	—	2 216	15 514,77	1879	7
„	2	—	—	„	10,0	—	—	2 154	4 307,81	1880	2
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 289	2 289,33	1881	1
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 311	2 311,40	1882	1
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 239	2 239,07	1884	1
„	8	—	—	10,0	80,0	—	—	3 044	24 350,51	1885	8
bedeckte Güterwagen zusammen	6 724	338	48	—	54 230,0	3 258	6 516	—	—	—	7 110
	mit 14 654 Achsen und 41 843,0 Tonnen Eigengewicht = 2,86 t pro Achse.										
340 Passagiergepäckwagen mit 688 Achsen und 2 447,0 Tonnen Eigengewicht,											
7 110 bedeckte Güterwagen „ 14 654 „ „ 41 843,0 „ „											
15 342 Achsen und 44 290,0 Tonnen Eigengewicht = 2,89 t pro Achse.											
offene* Güterwagen	1	—	—	5,0	5,0	—	—	1 800	1 800,00	1845	1
„	3	—	—	„	15,0	—	—	2 035	6 106,43	1847	3
„	4	—	—	„	20,0	1	2	1 891	7 565,63	1848	4
„	3	—	—	„	15,0	—	—	1 800	5 400,00	1849 1850	2 1
„	7	—	—	„	35,0	—	—	1 754	12 275,49	1851	7
„	4	—	—	„	20,0	2	4	1 308	5 230,20	1852	4
„	10	—	—	„	50,0	4	8	1 915	19 151,63	1853	10
„	10	—	—	„	50,0	2	4	1 858	18 584,72	1854	10
„	53	—	—	„	265,0	18	36	2 952	156 481,89	1855	53
„	58	—	—	„	290,0	21	42	2 346	136 078,44	1856	58
„	11	—	—	„	55,0	—	—	2 011	22 120,26	1857	11
„	52	—	—	„	260,0	17	34	2 056	106 903,75	1858	52
„	10	—	—	„	50,0	4	8	1 808	18 082,80	1859	10
„	16	—	—	„	80,0	4	8	1 705	27 277,56	1860	16
„	30	—	—	„	150,0	19	38	1 775	53 243,55	1861	30
„	90	—	—	„	450,0	81	162	1 850	166 539,89	1862	90
„	78	—	—	„	390,0	66	132	1 502	117 131,42	1863	78
„	30	—	—	„	150,0	9	18	1 478	44 332,21	1864	30
„	39	—	—	„	195,0	23	46	1 533	59 800,72	1865	39
„	81	—	—	„	405,0	20	40	1 536	124 407,27	1866	81
„	52	—	—	„	260,0	38	76	1 526	79 364,03	1867	52
„	14	—	—	„	70,0	5	10	1 300	18 204,00	1868	14
„	9	—	—	„	45,0	5	10	1 240	11 159,08	1869	9
„	5	—	—	„	25,0	—	—	1 179	5 895,74	1870	5
„	4	—	—	„	20,0		—	1 800	7 200,00	1873 1874	1 3

*) Unter den zweiachsigen offenen Güterwagen befinden sich 4 Stück à 5,0 t Ladegewicht zusammen 19 Stück mit 170,0 t Ladegewi
zum Viehtransport.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladegewicht		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			
offene											
Zweigbahnwagen . .	2	—	—	5,0	10,0	2	4	1 074	2 148,29	1877	2
„ . . .	5	—	—	„	25,0	5	10	939	4 696,35	1878	5
„ . . .	68	—	—	„	340,0	68	136	877	59 629,57	1879 1880	34 34
„ . . .	25	—	—	„	125,0	25	50	983	24 578,70	1881	25
„ . . .	5	—	—	„	25,0	5	10	1 028	5 138,19	1882	5
Güterwagen	40	—	—	6,0	240,0	8	16	2 278	91 104,00	1866	40
„	28	—	—	10,0	280,0	4	8	2 354	65 910,00	1854	28
„	31	—	—	„	310,0	10	20	2 376	73 665,73	1855	31
„	14	—	—	„	140,0	3	6	2 214	30 995,07	1856	14
„	95	—	—	„	950,0	45	90	2 468	234 414,84	1857	95
„	51	—	—	„	510,0	26	52	2 501	127 541,25	1858	51
„	16	—	—	„	160,0	8	16	2 430	38 882,46	1859	16
„	36	—	—	„	360,0	12	24	1 888	67 972,23	1860	36
„	175	—	—	„	1 750,0	150	300	2 128	372 445,78	1861	175
„	194	—	—	„	1 940,0	99	198	2 045	396 675,19	1862	194
„	69	—	—	„	690,0	53	106	1 951	134 589,28	1863	69
„	90	—	—	„	900,0	58	116	1 918	172 593,39	1864	90
„	208	—	—	„	2 080,0	86	172	2 209	459 524,60	1865	208
„	279	—	—	„	2 790,0	155	310	2 364	659 527,81	1866	279
„	197	—	—	„	1 970,0	75	150	2 519	496 241,17	1867	197
„	100	—	—	„	1 000,0	65	130	2 119	211 877,90	1868	100
„	291	—	—	„	2 910,0	90	180	1 989	578 767,01	1869	291
„	395	—	—	„	3 950,0	177	354	2 047	808 755,05	1870	395
„	577	—	—	„	5 770,0	272	544	2 114	1 219 565,87	1871	577
„	1 204	—	—	„	12 040,0	384	768	2 282	2 747 589,09	1872	1 204
„	1 463*	—	—	„	14 630,0	581	1 162	2 658	3 889 275,81	1873	1 463
„	1 055	—	—	„	10 550,0	436	872	2 679	2 825 849,22	1874	1 055
„	811	—	—	„	8 110,0	223	446	2 285	1 852 798,01	1875	811
„	347	—	—	„	3 470,0	121	242	1 853	643 122,34	1876	347
„	189	—	—	„	1 890,0	62	124	1 788	337 837,84	1877	189
„	101	—	—	„	1 010,0	52	104	1 660	167 644,62	1878	101
„	137	—	—	„	1 370,0	66	132	1 516	207 705,74	1879	137
„	199	—	—	„	1 990,0	99	198	1 689	336 089,22	1880	199
„	431	—	—	„	4 310,0	200	400	1 512	651 614,82	1881	431
„	306	—	—	„	3 060,0	154	308	1 683	515 129,00	1882	306
„	779	—	—	„	7 790,0	408	816	1 590	1 238 489,70	1883	779
„	473	—	—	„	4 730,0	230	460	1 854	876 879,00	1884	473
„	562	—	—	„	5 620,0	133	266	1 929	1 083 979,53	1885	562
„	805	—	—	„	8 050,0	271	542	1 617	1 301 366,11	1886	805
„	1	—	—	13,0	13,0	—	—	2 128	2 128,46	1881	1
„	10	—	—	15,0	150,0	—	—	2 336	23 355,00	1865	10
„	70	—	—	„	1 050,0	18	36	2 464	172 455,00	1866	70
„	3	—	—	„	45,0	3	6	2 820	8 460,00	1867	3
„	49	—	—	„	735,0	17	34	2 507	122 820,00	1868	49
„	1	—	—	„	15,0	—	—	2 340	2 340,00	1875	1
„	27	—	—	„	405,0	—	—	1 469	39 673,22	1883	27
„	30	—	—	„	450,0	—	—	1 903	57 103,80	1886	30
„	1	—	—	24,0	24,0	—	—	2 668	2 668,10	1885	1
„	—	1	—	10,0	10,0	—	—	3 000	3 000,00	1855	1
„	—	15	—	15,0	225,0	—	—	2 262	33 923,82	1880	15
„	—	12	—	„	180,0	—	—	2 917	35 005,35	1882	12
„	—	2	—	„	30,0	—	—	2 651	5 302,45	1883	
„	—	1	—	„	15,0	—	—	2 778	2 778,43	1885	

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Ladegewicht**		**Anzahl der**		**Anschaffungskosten**		**Jahr der Anschaffung.**	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			
offene Güterwagen	—	12	—	15,0	180,0	12	24	3 449	41 387,22	1886	12
„	—	—	3	10,0	30,0	—	—	3 351	10 054,06	1870	3
„	—	—	3	„	30,0	—	—	6 125	18 374,52	1873	3
„	—	—	13	„	130,0	—	—	5 852	76 074,26	1874	13
„	—	—	3	20,0	60,0	—	—	4 660	13 979,22	1870	3
„	—	—	4	„	80,0	—	—	7 317	29 269,00	1873	4
„	—	—	11	„	220,0	—	—	3 017	33 183,96	1880	11
Bauwagen	1	—	—	4,0	4,0	1	2	1 788	1 787,50	1846	1
„	444	—	—	5,0	2 220,0	243	486	1 056	469 039,24	1842 bis 1873	444
„	—	1	—	7,5	7,5	1	2	3 005	3 005,00	1852	1
offene Güterwagen zusammen	13 164	44	37	—	127 523,5	5 555	11 110	—	—	—	13 245
	mit 26 608 Achsen und 66 495,0 Tonnen Eigengewicht = 2,50 t pro Achse.										
Gepäck- u. Güterwagen für normalspurige Bahnen zusammen	20 220	390	85	—	183 453,5	9 153	18 306	—	—	—	20 695

(340 Passagiergepäckwagen / 20 355 Güterwagen) 20 695 †) Wagen mit { 110 785,0 Tonnen Eigengewicht, / 41 950 Achsen (pro Achse 4,27 t Ladegewicht und 2,64 t Wagengewicht).

b) **für schmalspurige Bahnen.**

bedeckte Zugführer- u. Gepäckwagen	2	—	—	5,0	10,0	2	4	1 726	18 986,22	1886	11
Zugführer- u. Gepäckwagen mit Postraum*	9	—	—	„	45,0	9	18				
Güterwagen	64	—	—	5,0	320,0	41	82	1 346	86 152,27	1881	7
										1882	6
										1883	8
										1884	30
										1885	13
„	—	—	1**	10,0	10,0	—	—	2 204	2 203,75	1884	1
offene Güterwagen	226	—	—	5,0	1 130,0	133	266	1 117	252 473,22	1881	10
										1882	48
										1883	9
										1884	117
										1885	10
										1886	32
„ (z. Rübentransp.)	60	—	—	„	300,0	18	36	874	52 468,21	1884	60
„ (z. Langholztransp.)	28	—	—	„	140,0	—	—	868	24 311,10	1881	5
										1882	1
										1884	14
										1885	4
										1886	4
„ (z. Viehtransp.)	19	—	—	„	95,0	19	38	1 137	21 603,52	1882	3
										1883	3
										1884	13
„ (z. Kalktransp.)	22	—	—	„	110,0	—	—	1 042	22 924,67	1882	2
										1884	16
										1886	4
„ (z. Düngertransp.)	2	—	—	„	10,0	2	4	1 363	2 725,60	1881	2
„	—	—	2	7,5	15,0	—	—	1 454	2 908,67	1882	2
„	—	—	1**	10,0	10,0	—	—	1 975	1 974,79	1884	1
Güterwagen f. schmalspur. Bahnen zus.	432	—	4	—	2 195,0	224	448	—	—	—	436

(76 bed. Güterwagen / 360 off. „) 436 Wagen mit { 944,7 Tonnen Eigengewicht, / 880 Achsen (pro Achse 2,49 t Ladegewicht und 1,07 t Wagengewicht).

Summe aller Gepäck- und Güterwagen	20 652	390	89	—	185 648,5	9 377	18 754	—	—	—	21 131

21 131 †) Wagen mit { 111 729,7 Tonnen Eigengewicht, / 42 830 Achsen (pro Achse 4,32 t Ladegewicht und 2,61 t Wagengewicht).

*) Ausserdem wird 1 bedeckter Güterwagen zu Zugführer- und Postzwecken und 1 bedeckter Güterwagen nur zu Postzwecken benutzt.
**) Diese Wagen haben einen versetzbaren Wagenkasten zum Transport auf normalspurigen Untergestellen.
†) Ausserdem sind dem Güterwagenpark der Staatsbahnen von Privaten überwiesen:

40	bedeckte Güterwagen	mit zus. 87 Achsen und	435,0	Tonnen Ladegewicht.
68	offene „	„ „ „ 144 „ „	715,0	„ „
108	Stück Güterwagen	mit zus. 231 Achsen und	1 150,0	Tonnen Ladegewicht.

Von der Reichspostverwaltung sind überwiesen:
129 Wagen mit 341 Achsen für normalspurige Bahnen und 2 Wagen mit 4 Achsen für schmalspurige Bahnen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladegewicht		Anzahl der		Anschaffungskosten		Jahr der Anschaffung.	Stückzahl pro Jahr und in Sa.
	2	3	4	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

a) Altenburg-Zeitzer Bahn.

Passagiergepäckwagen	1	—	—	5,0	5,0	1	2	6 044	6 044,00	1872	1
„ mit Postraum	1	—	—	„	5,0	1	2	6 044	6 044,00	1872	1
bedeckte											
Güterwagen	15	—	—	10,0	150,0	5	10	3 384	50 760,00	1872	15
„	25	—	—	„	250,0	12	24	3 189	79 733,72	1883	6
										1884	19
offene											
Güterwagen	110	—	—	10,0	1 100,0	20	40	2 725	299 740,00	1872	110
„	199	—	—	„	1 990,0	83	166	3 101	620 166,25	1873	199
„	1	—	—	„	10,0	1	2			1874	1
„	5	—	—	„	50,0	3	6	2 206	11 030,26	1880	5
„	5	—	—	„	50,0	—	—	1 757	8 783,09	1881	5
„	150	—	—	„	1 500,0	30	60	2 145	321 774,38	1882	150
„	50	—	—	„	500,0	50	100	2 384	119 210,91	1884	50
Gepäck- und Güterwagen zusammen . .	562	—	—	—	5 610,0	206	412	—	—	—	562

562 Wagen mit { 3 005,3 Tonnen Eigengewicht, 1 124 Achsen (pro Achse 4,99 t Ladegewicht und 2,67 t Wagengewicht).

Hierüber 3 Stück zweiachsige Bauwagen ohne Bremsen mit zusammen 15,0 Tonnen Ladegewicht, 8,3 Tonnen Eigengewicht und 4 050,00 Mark Anschaffungskosten.

Ausserdem hat die A.-Z. B. 105 Stück zweiachsige offene Güterwagen mit zusammen 1 050,0 t Ladegewicht von der Wagen-Leihanstalt Ludewig & Lange in Berlin gemiethet.

b) Zittau-Reichenberger Bahn.

Passagiergepäckwagen	3	—	—	5,0	15,0	3	6	2 953	8 859,46	1856	3
bedeckte*											
Güterwagen	20	—	—	5,0	100,0	8	16	2 616	52 314,90	1856	20
„	10	—	—	„	50,0	10	20	2 430	24 301,80	1863	10
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 614	2 614,46	1867	1
„	1	—	—	10,0	10,0	1	2	2 393	2 392,84	1885	1
offene											
Güterwagen	14	—	—	5,0	70,0	7	14	2 124	29 736,17	1857	14
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 124	2 124,01	1866	1
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 124	2 124,02	1867	1
„	17	—	—	10,0	170,0	6	12	2 482	42 190,92	1856	17
„	7	—	—	„	70,0	7	14	2 482	17 372,74	1857	7
„	1	—	—	„	10,0	1	2	2 482	2 481,82	1864	1
„	2	—	—	„	20,0	2	4	2 124	4 248,02	1876	2
„	4	—	—	„	40,0	3	6	2 482	9 927,28	1880	4
„	3	—	—	„	30,0	2	4	2 363	7 087,65	1882	3
„	13	—	—	„	130,0	5	10	1 548	20 130,39	1883	13
„	9	—	—	„	90,0	5	10	1 646	14 815,61	1884	9
„	6	—	—	„	60,0	1	2	1 557	9 342,93	1885	6
„	2	—	—	„	20,0	1	2	1 500	3 000,11	1886	2
Gepäck- und Güterwagen zusammen . .	115	—	—	—	900,0	62	124	—	—	—	115

115 Wagen mit { 591,4 Tonnen Eigengewicht, 230 Achsen (pro Achse 3,91 t Ladegewicht und 2,57 t Wagengewicht).

*) Ein bedeckter Güterwagen dient als Gepäck-Beiwagen in Personenzügen.

D. Bestand an Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

Gepäck- und Güterwagen.				Achsen	Ladegewicht. Tonnen		Jahrgang.
bedeckte	offene	zusammen					
—	1	1	mit	2	5,0 = 0,003	Proz. auf	1842
—	2	2	„	4	10,0 = 0,005	„ „	1843
2	9	11	„	22	55,0 = 0,030	„ „	1845
—	3	3	„	6	14,0 = 0,008	„ „	1846
4	13	17	„	36	90,0 = 0,049	„ „	1847
2	21	23	„	46	115,0 = 0,062	„ „	1848
2	10	12	„	24	60,0 = 0,032	„ „	1849
9	4	13	„	26	65,0 = 0,035	„ „	1850
5	26	31	„	62	155,0 = 0,084	„ „	1851
30	45	75	„	153	387,5 = 0,209	„ „	1852
47	39	86	„	177	455,0 = 0,245	„ „	1853
27	48	75	„	172	625,0 = 0,337	„ „	1854
44	100	144	„	326	1 065,0 = 0,574	„ „	1855
88	109	197	„	418	1 175,0 = 0,633	„ „	1856
84	127	211	„	457	1 690,0 = 0,910	„ „	1857
38	121	159	„	335	1 115,0 = 0,601	„ „	1858
59	39	98	„	229	730,0 = 0,393	„ „	1859
46	58	104	„	229	800,0 = 0,431	„ „	1860
99	228	327	„	722	2 850,0 = 1,535	„ „	1861
67	301	368	„	741	2 835,0 = 1,527	„ „	1862
110	177	287	„	575	1 785,0 = 0,962	„ „	1863
191	133	324	„	650	2 080,0 = 1,120	„ „	1864
195	270	465	„	930	3 485,0 = 1,877	„ „	1865
160	493	653	mit	1 306	5 870,0 = 3,162	Proz. auf	1866
223	289	512	„	1 024	4 070,0 = 2,192	„ „	1867
371	172	543	„	1 086	4 195,0 = 2,260	„ „	1868
131	312	443	„	888	3 990,0 = 2,149	„ „	1869
276	407	683	„	1 386	5 715,0 = 3,078	„ „	1870
369	577	946	„	1 892	7 980,0 = 4,298	„ „	1871
544	1 205	1 749	„	3 498	15 385,0 = 8,287	„ „	1872
570	1 477	2 047	„	4 108	17 750,0 = 9,561	„ „	1873
520	1 071	1 591	„	3 210	14 015,0 = 7,549	„ „	1874
414	812	1 226	„	2 452	10 460,0 = 5,634	„ „	1875
331	347	678	„	1 356	6 435,0 = 3,466	„ „	1876
341	191	532	„	1 068	5 065,0 = 2,728	„ „	1877
499	106	605	„	1 260	6 020,0 = 3,243	„ „	1878
114	171	285	„	596	2 645,0 = 1,425	„ „	1879
342	259	601	„	1 243	5 995,0 = 3,229	„ „	1880
176	474	650	„	1 310	6 298,0 = 3,392	„ „	1881
203	379	582	„	1 210	5 690,0 = 3,065	„ „	1882
222	820	1 042	„	2 111	10 570,0 = 5,694	„ „	1883
144	694	838	„	1 680	7 110,0 = 3,830	„ „	1884
318	578	891	„	1 785	8 769,0 = 4,722	„ „	1885
114	887	1 001	„	2 019	9 975,0 = 5,373	„ „	1886
7 526	13 605	21 131	mit	42 830	185 648,5		

Die Gepäck- und Güterwagenachsen bestanden aus:

2	Stück	Achsen	à	12,0	t	Ladegewicht	= 0,005	Prozent.
380	„	„	„	7,5	„	„	= 0,887	„
2	„	„	„	6,5	„	„	= 0,005	„
30 388	„	„	„	5,0	„	„	= 70,950	„
795	„	„	„	3,3	„	„	= 1,856	„
80	„	„	„	3,0	„	„	= 0,186	„
11 149	„	„	„	2,5	„	„	= 26,031	„

2	Stück	Achsen	à	2,0	t	Ladegewicht	= 0,005	Prozent
8	„	„	„	1,9	„	„	= 0,019	„
24	„	„	„	1,7	„	„	= 0,056	„

42 830 Stück Achsen in Summe und zwar:

15 496 Stück Achsen unter bedeckten Wagen = 36,180 Prozent.

27 334 „ „ „ offenen „ = 63,820 „

E.

Uebersicht

DER LEISTUNGEN, DES VERBRAUCHES

(AN HEIZMATERIAL UND REPARATURKOSTEN)

DURCH DIE

LOKOMOTIVEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a) für normalspurige Bahnen.
   - b) für schmalspurige Bahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a) Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b) Zittau-Reichenberger Bahn.

1886.

Bedeutung der Typen in Kolonne 2 und 15:

T.	=	Tender-Lokomotive.	JS.	=	Betriebslinie	Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg.	RP.	= Betriebslinie	Rochlitz-Narsdorf-Penig.
S.	=	Bezeichnung für Lokomotiven der normalspurigen Sekundärbahnen.	KKk.	=	„	Klotzsche-Königsbrück.	RRg.	= „	Radebeul-Radeburg.
O.	=	Bezeichnung für Lokomotiven der Omnibuszüge.	KP.	=	„	Kamenz-Arnsdorf-Pirna.	SchN.	= „	Schneeberg-Niederschlema.
K.	=	Bezeichnung für Lokomotiven der schmalspurigen Bahnen.	LCh.	=	„	Leipzig-Borna-Chemnitz.	StE.	= „	Stollberg-St. Egidien.
ACh.	=	Betriebslinie Annaberg-Chemnitz.	LDD.	=	„	Leipzig-Döbeln-Dresden.	SZ.	= „	Schwarzenberg-Zwickau.
AZ.	=	„ Altenburg-Zeitz.	LRD.	=	„	Leipzig-Riesa-Dresden.	WA.	= „	Weipert-Annaberg.
BD.	=	„ Bodenbach-Dresden.	LW.	=	„	Limbach-Wittgensdorf-Chemnitz.	WE.	= „	Wilischthal-Ehrenfriedersdorf.
BS.	=	„ Bautzen-Schandau.	LZ.	=	„	Leipzig-Zwickau.	WM.	= „	Werdau-Weida-Mehltheuer.
BZ.	=	„ Bischofswerda-Zittau.	MO.	=	„	Mosel-Ortmannsdorf.	WS.	= „	Wilkau-Saupersdorf.
hAA.	=	„ Chemnitz-Aue-Adorf.	NM.	=	„	Nossen-Moldau.	WW.	= „	Wolfsgefärth-Weischlitz.
ChZ.	=	„ Chemnitz-Zwickau.	ND.	=	„	Neustadt-Dürrröhrsdorf.	ZFÖ.	= „	Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz.
DCh.	=	„ Dresden-Chemnitz.	NG.	=	„	Neumark-Greiz.	ZH.	= „	Zwickau-Hof.
ElN.	=	„ Elsterwerda-Nossen.	OD.	=	„	Oschatz-Mügeln-Döbeln.	ZKl.	= „	Zwota-Klingenthal.
GD.	=	„ Görlitz-Dresden.	OP.	=	„	Olbernhau-Pockau.	ZL.	= „	Zittau-Herrnhut-Löbau.
GlG.	=	„ Glauchau-Gera.	PB.	=	„	Pirna-Berggiesshübel.	ZM.	= „	Zittau-Markersdorf.
GM.	=	„ Gaschwitz-Meuselwitz.	PlG.	=	„	Plagwitz-Gaschwitz.	ZR.	= „	Zittau-Reichenberg.
GP.	=	„ Grossenhain-Priestewitz.	PW.	=	„	Potschappel-Wilsdruff.	ZWEL.	= „	Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau.
GlW.	=	„ Glauchau-Wurzen.	RCh.	=	„	Röderau-Riesa-Chemnitz.			
HF.	=	„ Herlasgrün-Falkenstein.	RE.	=	„	Reichenbach-Plauen-Eger.			
HK.	=	„ Hainsberg-Kipsdorf.	RHCh.	=	„	Rosswein-Hainichen-Chemnitz.			
HT.	=	„ Ober-Herold-Thum.							
WCh.	=	„ Höhlteich-Wüstenbrand-Chemnitz.	RtzFl.	=	„	Reitzenhain-Flöha-(Chemnitz).			

Anmerkung zu Kol. 13. Von denjenigen Lokomotiven, welche vor 1859 angeschafft sind, sowie von denen, welche später von den Privatbahnen übernommen wurden, ist geleistete Rangirdienst seit ihrer Anschaffung nicht ermittelt werden.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Kilometer: Nutz-	Lokomotiven-Kilometer: Leer-	Reserve-Dienststunden	Rangir-Dienststunden	Wagenachsen-Kilometer	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven in Tonnen	verbraucht: Reparaturkosten für Lokomotiven in Mark	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt Kilometer	im Rangirdienste geleistet*) Stunden	an Reparaturkosten beansprucht Mark	Bemerkungen: Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt)

1. Staats-Eisenbahnen.

a) Lokomotiven für normalspurige Bahnen.

96	II. VI.	Dresden	26	52 749	292	69	379	1 044 844	413	1 413	977 356	7 811	58 110	LZ. SH. LD.
97	„	München	26	37 990	403	170	235	714 987	318	1 258	1 032 331	10 233	44 816	ChZ. SH.
98	„	Berlin	26	41 425	1 199	462	286	1 006 069	366	1 096	1 066 936	10 282	48 035	LZ. SH.
99	„	Wien	26	26 017	181	17	215	501 405	202	1 894	1 109 158	9 709	50 997	
100	„	Prag	26	45 708	600	379	297	844 887	390	743	1 078 731	6 663	44 919	ChZ. SH.
101	„	Mainz	24	17 018	6 912	179	142	297 935	176	810	1 056 293	8 949	45 493	LZ. SH.
102	„	Darmstadt	24	50 378	657	84	419	912 781	417	3 749	1 258 129	9 694	55 416	
13	„	Trier	20	40 709	432	2	148	977 229	305	287	813 231	7 586	36 264	BD.
14	„	Cöln	20	40 212	474	36	136	930 917	328	1 334	809 708	11 371	41 396	
66	„	Coblenz	20	44 917	511	29	406	857 971	350	5 772	865 977	9 522	35 213	LZ. SH.
67	„	Hannover	20	47 990	384	31	454	953 597	406	1 446	800 156	13 032	35 292	
68	„	Braunschweig	20	41 749	521	97	298	855 073	351	964	782 066	9 609	34 675	LBD. SH. LZ.
164	„	Kufstein	20	40 644	1 605	497	351	1 012 294	396	3 205	802 696	10 412	31 283	LZ. SH.
163	„	Dreihundert	19	38 806	312	57	447	751 212	362	6 057	726 210	6 643	32 372	
165	„	Rhein	19	28 205	523	319	198	693 772	246	1 313	712 676	7 893	28 323	LZ. SH. ChZ.
166	„	Main	19	38 856	1 153	474	290	957 941	349	773	815 872	11 373	31 236	SH. LZ.
167	„	Metz	19	32 830	1 307	458	241	805 987	272	1 023	648 763	4 191	31 371	
168	„	Nancy	19	52 280	1 752	579	369	1 315 799	445	602	785 385	8 126	32 048	LZ. SH. ChZ.
169	„	Strassburg	19	48 881	645	406	256	896 413	428	924	817 795	6 191	30 521	
170	„	Paris	19	38 034	312	32	294	682 423	316	5 688	750 526	6 665	33 760	
171	„	Carlsruhe	19	54 160	883	50	439	1 035 761	452	1 613	667 879	5 316	31 605	
172	„	Mühlhausen	19	25 850	614	32	270	518 922	245	2 339	714 429	8 213	33 106	LZ. SH.
173	„	Waldenburg	19	26 382	1 603	672	285	1 208 995	390	2 041	791 116	7 378	28 274	
174	„	Mylau	19	40 963	416	8	344	795 804	311	1 956	840 220	9 349	37 645	
214	„	Teplitz	16	47 854	273	37	16	945 500	362	2 648	690 651	4 173	33 390	
215	„	Pirna	16	52 876	539	89	50	1 082 999	422	1 895	755 572	2 132	36 434	
216	„	Bern	16	48 783	436	26	24	1 000 496	376	2 850	712 799	2 483	36 908	GD.
217	„	Luzern	16	51 882	460	54	36	1 051 832	379	2 337	747 842	1 382	35 477	
222	„	Austria	16	46 502	327	13	13	940 443	359	3 361	730 744	1 963	37 942	
230	„	Hochkirch	16	50 482	361	13	6	1 041 486	401	3 326	746 065	2 149	34 175	
11	B. VI.	Kempten	21	17 395	246	—	56	411 586	134	7 817	807 149	8 630	34 406	
12	„	Straubing	21	46 404	451	6	212	1 085 226	371	195	803 465	7 256	39 808	BD.
15	„	Donau	21	39 542	462	9	138	927 283	287	1 385	726 606	6 693	38 827	
22	„	Aschaffenburg	21	42 412	504	1	49	973 192	345	1 332	639 168	4 839	36 029	
145	„	Trient	21	41 037	420	5	184	971 975	322	630	729 164	4 337	41 200	
146	„	Botzen	21	46 156	491	25	174	1 075 283	369	204	739 165	5 928	43 320	
147	„	Zürich	21	39 580	374	1	91	890 903	307	1 641	814 318	7 644	35 818	BD. LBD. LD.
148	„	Chur	21	40 665	484	7	104	970 796	353	2 150	714 070	4 274	38 207	
149	„	Mailand	21	29 541	343	25	128	718 921	240	4 436	773 457	8 702	31 013	
572	III. VI.	Lauter	11	48 757	450	348	181	1 274 388	431	969	313 661	1 706	20 491	
573	„	Wurzen	11	25 071	944	276	383	629 931	227	3 650	306 816	1 659	16 772	
574	„	Oschatz	11	44 211	878	889	205	1 204 321	413	1 548	412 974	2 025	23 219	LBD. BCh.
575	„	Wilhelm Einert	11	36 290	251	586	168	936 454	351	723	304 731	1 877	18 797	
576	„	Frankenberg	11	18 585	14	11	49	488 025	164	8 057	337 170	1 572	14 879	
577	„	Lissabon	11	42 751	1 230	758	164	1 225 371	365	2 264	365 420	1 474	26 141	LBD.
578	„	Rom	10	26 717	191	75	71	707 631	222	7 563	372 399	1 183	18 303	LBD. BCh.
579	„	Florenz	10	42 930	931	764	173	1 176 737	382	1 731	384 575	1 325	20 573	LBD.
580	„	Neapel	10	37 739	450	660	212	1 038 422	358	2 440	368 426	1 278	21 214	LBD. BD.
581	„	Düsseldorf	10	39 121	779	568	157	1 045 603	360	2 172	380 115	1 264	21 441	LBD. BCh.
582	„	Brüssel	10	36 666	805	652	390	929 185	346	1 620	376 436	1 253	21 490	LBD. LDD.
583	„	Wilh. Seyfferth	10	42 820	1 184	773	157	1 142 194	415	1 200	362 020	1 264	19 711	LBD. BCh.
249	II. VIa.	Prometheus	25	17 281	2 670	676	1 046	341 151	195	2 210	889 520	8 371	46 856	BD. LBD. EH.
250	„	Phaëton	25	19 453	1 195	353	686	399 184	178	2 199	873 411	8 430	47 869	
257	„	Aurora	24	33 128	307	12	140	748 319	264	340	797 197	7 600	45 536	BD.
569	„	Saale	30	11 026	4 328	1 147	1 880	203 729	200	450	782 237	—	56 184	LBD. EH. BCh.
571	„	Schlema	29	10 425	3 586	1 024	1 714	187 675	178	1 043	693 706	—	52 333	
562	„	Schellenberg	18	25 652	820	287	477	510 041	210	4 205	546 685	—	28 522	
563	„	Riesa	18	36 355	1 526	253	411	662 198	273	2 684	558 359	—	26 820	
564	„	Kieritzsch	18	21 545	789	182	344	406 285	179	4 797	520 409	—	28 042	
565	„	Gera	18	37 914	869	284	414	713 746	283	2 408	581 956	—	26 526	LBD. LDD. BCh.
566	„	Bautzen	18	34 178	1 240	236	296	634 980	242	5 112	477 355	—	21 902	
†567	„	Dahlen	18	342	84	—	3	5 920	4	2	556 184	—	27 196	
568	„	Althen	18	36 400	1 381	266	398	702 006	269	3 106	567 783	—	26 328	

†) Die Lokomotive Nr. 567 ward im Monat Februar zerschl
*) *Anmerkung zu Kol. 13* vergl. Titelblatt.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2. Gattung der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven (in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	5. Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	7. Reserve- (Dienststunden.)	8. Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	10. verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Tonnen.)	11. Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	12. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	13. im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	14. an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	15. Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden (Tage.)
B. VIa.	Amsterdam	29	23 980	1 841	680	880	431 773	220	546	721 849	—	54 115	LRD. RCh. LDD.	30
„	Triest	29	12 857	3 429	914	1 450	266 986	181	990	717 871	—	49 271	LRD. EIN. RCh.	40
„	Weser	28	26 938	1 070	399	405	486 715	219	871	706 629	—	51 455		53
„	Schmölln	28	23 798	1 135	346	713	502 690	204	882	683 093	—	49 612	LRD. LDD.	49
„	Stein	28	19 534	658	232	382	368 278	163	2 567	796 137	—	48 737		91
„	Böhlen	28	34 599	1 046	217	430	639 112	244	1 641	785 651	—	49 522		101
„	Posen	28	29 303	1 799	406	756	559 542	267	645	774 437	—	55 748		51
„	Lindau	28	33 746	900	414	522	696 060	260	726	721 878	—	47 149		42
„	Breitingen	21	31 650	752	235	437	645 380	232	1 860	604 530	—	33 777		65
„	Mosel	21	38 516	960	280	479	708 143	280	2 685	544 981	—	36 326	LRD. LDD. RCh.	88
„	Fährbrücke	21	38 908	839	318	530	717 100	296	1 208	639 748	—	32 783		62
„	Gustav Harkort	21	34 729	575	333	644	702 606	257	504	619 014	—	39 989		34
„	Elberfeld	21	34 810	751	300	394	616 193	263	2 716	671 489	—	31 054		61
„	Weimar	21	31 434	595	334	539	643 522	233	897	633 880	—	37 614		35
II. VIb.	Münster	16	47 082	1 419	592	312	1 063 601	404	522	570 436	8 069	23 358	LZ. ChZ. ZH.	33
„	Radeberg	16	33 763	229	453	538	632 003	313	896	599 325	7 037	22 252	RE. ChZ. ZH.	59
„	Afrika	unter 1	81	—	—	—	487	—	354	—	—	—	RCh.	10
„	Cairo	„	—	102	—	—	—	1	85	—	—	—	LZ. ChZ.	—
K. VIIIb.	Amerika	16	38 776	1 056	539	12	903 283	411	3 869	618 476	5 195	32 887	DCh.	69
„	Wartburg	16	37 768	969	494	25	843 146	422	2 523	593 868	3 752	37 025		56
„	Worms	16	42 374	775	499	2	971 103	456	1 466	574 806	4 258	41 512		22
„	Ems	16	42 178	854	611	3	959 323	486	1 242	601 845	4 668	36 560		31
„	Moskau	16	42 328	616	556	16	973 288	468	607	563 948	3 927	37 113	DCh. GD.	16
„	Madrid	16	40 757	1 188	528	9	920 943	450	1 904	530 355	3 891	38 951		59
„	Warschau	16	44 704	903	542	2	1 020 394	488	560	581 179	4 558	35 821		26
„	Kessler	16	24 254	912	408	32	580 959	265	7 395	563 892	4 227	31 250		169
II. IIIa.	Eisenach	33	16 853	2 985	1 365	1 261	342 693	213	2 016	548 102	—	83 495	BS. GD.	53
W. IIIa.	Breslau	33	16 066	3 117	1 325	1 251	325 748	211	1 303	438 333	—	85 088	GD. BS.	77
„	Wöhlert	33	18 331	3 540	1 462	1 442	377 502	236	1 647	398 854	—	87 179		39
B. IIIa.	Waldheim	33	17 570	3 755	1 405	1 336	357 482	223	1 249	576 179	—	63 036	BS. GD.	54
II. III.	Kamenz	15	30 325	141	640	1 849	566 281	311	117	406 529	13 831	29 733		1
„	Spremberg	15	30 214	99	679	1 768	559 116	302	157	353 348	18 267	30 909	KP.	5
„	Röhrsdorf	15	21 189	407	544	1 269	398 255	208	5 885	365 140	23 769	24 244		94
„	Kottbus	15	10 109	1 222	252	527	641 951	129	4 354	411 878	19 109	27 945	BD. GD.	93
„	Senftenberg	15	43 554	172	57	126	1 260 025	386	1 282	598 044	8 690	29 191	GD.	52
„	Lübben	15	23 100	5 014	526	1 285	538 508	300	1 079	400 159	18 403	26 728		36
„	Sorau	15	37 374	710	103	283	947 385	333	911	355 710	22 853	23 414	GD. BZ. ZR.	29
„	Pulsnitz	15	21 366	1 578	313	1 138	583 022	248	1 634	533 061	11 605	26 944		23
„	Fünfhundert	15	18 269	4 452	484	1 167	424 730	246	5 460	497 014	14 735	27 594	GD.	87
„	Krieg	15	11 322	3 033	581	1 829	307 498	204	828	294 132	19 777	22 472		29
„	Sedan	15	12 015	2 887	683	1 967	327 003	210	323	354 414	16 912	24 199		18
„	Wörth	15	23 460	5 094	501	1 311	541 126	279	1 456	346 861	19 372	23 862	GD. BZ.	46
„	Kaiser	15	22 949	4 915	523	1 251	528 250	289	2 383	358 682	13 076	22 115		29
„	Friede	15	5 215	2 162	660	2 406	177 680	163	831	455 250	13 850	24 515		37
„	Marienbad	15	18 364	4 629	415	1 082	434 301	249	4 968	356 694	17 385	18 884	GD.	95
„	Karlsbad	15	16 539	3 675	339	942	385 387	219	5 707	401 917	14 714	20 802		132
„	Alsen	14	35 239	354	29	101	970 118	334	5 574	337 849	16 807	19 374		143
„	Düppel	14	9 156	1 164	423	1 056	226 205	133	4 728	262 582	21 382	16 455	GD. BS.	89
„	Kissingen	14	19 121	499	586	849	2 080 496	330	1 055	340 757	11 805	23 062	BD.	40
„	Meissen	14	17 916	382	702	995	2 036 241	311	2 644	377 266	15 012	19 795		33
„	Dux	14	41 342	49	28	199	1 007 015	391	3 774	371 869	14 820	23 800	RCh. ZH. ChZ.	206
„	Borna	14	16 500	538	654	806	1 836 633	271	3 507	372 539	11 272	21 778	BD.	60
„	Frohburg	14	12 928	600	427	513	430 334	130	7 811	561 076	10 608	21 336	LZ. ZH.	231
„	Lobstädt	14	14 167	439	519	704	1 582 059	271	5 054	361 799	13 016	21 567	BD.	110
„	Geithain	14	19 657	2 166	130	2 376	815 443	299	320	518 679	12 480	28 107	LZ. ZH. RE.	20
„	Regis	14	40 910	170	82	320	1 092 054	365	3 534	558 186	7 573	25 629	ZH. ChZ.	90
„	Rochlitz	14	17 348	419	235	679	542 364	169	7 210	370 768	8 840	18 366	LZ. ZH.	205
„	Penig	14	16 888	1 690	410	1 029	325 900	192	4 641	255 132	18 236	17 115	GD. ZL. BS.	111
„	Wittgensdorf	14	26 379	931	523	966	868 220	264	5 292	425 787	13 004	17 986	LZ. ZH. LCh.	224
„	Narsdorf	14	22 766	2 145	193	2 135	901 492	296	307	322 419	10 737	24 540	LZ. ZH. LRD.	9
„	Limbach	14	23 638	952	501	1 048	801 965	231	817	483 550	10 655	21 294	LZ. ZH.	28
„	Rötha	14	17 656	1 628	124	2 108	750 960	252	2 092	412 668	11 136	18 232	LZ. ZH. RE.	61
„	Pegau	14	11 218	1 476	103	1 430	486 069	168	5 383	406 728	13 616	17 390		153
„	St. Privat	14	25 834	1 036	664	1 870	868 364	314	322	461 482	9 037	23 463	LZ. ZH.	38
„	Gravelotte	14	422	415	515	3 479	16 592	203	3 235	400 448	14 565	20 888	LZ.	74
„	Bitsch	14	24 139	1 029	543	977	792 067	233	4 270	457 032	8 223	15 322	LZ. ZH. LCh.	206
„	Breisach	14	29 102	407	215	159	795 359	257	1 177	516 837	5 962	29 583	LRD. ZH. ChZ.	101
„	Colmar	14	20 506	285	447	1 114	798 877	268	235	372 754	13 402	19 277	LZ. ZH.	4
„	Forbach	14	34 300	15	49	161	815 716	310	6 017	491 674	7 143	23 175	RCh. ZH. ChZ.	123

*) Die Lokomotiven Nr. 734 und 735 kamen im Monat November neu in den Dienst.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
354	II. III.	Villiers	14	27 190	443	601	1 598	1 084 121	346	119	384 791	10 530	16 638	ZH. LZ. Ch.
355	„	Beaumont	14	22 448	402	431	1 303	897 399	261	1 833	451 493	12 685	16 891	
356	„	Kehl	14	16 130	942	341	1 345	664 890	232	992	443 800	9 574	14 800	ZH. LZ.
357	„	Pfalzburg	14	26 600	625	590	1 579	1 058 746	338	425	367 255	14 695	18 629	
383	„	Saarburg	14	8 113	168	134	525	362 772	109	46	425 817	10 015	14 074	LZ. ZH.
384	„	Weissenburg	14	17 968	1 866	158	2 132	727 007	249	460	427 319	11 032	20 278	LZ. ZH. BS.
385	„	Genf	14	28 298	155	337	524	2 772 153	418	92	305 018	15 154	18 659	
386	„	Thionville	14	18 303	415	620	903	1 946 817	323	104	296 157	8 347	17 223	BD.
387	„	Thann	14	17 214	705	637	876	1 869 135	311	3 100	318 207	16 616	20 217	
388	„	Rosswein	14	45 018	534	65	800	822 986	355	457	375 901	13 464	23 797	BZ. ZR. GD.
389	„	Nassau	14	16 593	362	304	469	1 803 681	260	5 118	316 751	10 210	17 917	BD.
390	„	Nossen	14	15 962	3 859	341	860	397 071	201	3 317	380 554	6 452	19 505	GD.
391	„	Rosenthal	14	32 662	625	133	313	1 075 294	281	1 125	323 697	11 323	20 760	BD.
392	„	Wittenberg	14	36 232	676	101	617	676 235	269	1 250	320 498	16 455	22 297	
393	„	Ulm	14	44 889	457	52	647	819 791	322	1 923	340 348	18 687	22 683	BZ. ZR. GD. Z
394	„	Brünn	14	45 482	435	48	678	824 512	334	962	615 359	4 909	26 725	
395	„	Pilsen	14	44 440	323	56	769	822 841	297	1 172	395 213	13 106	20 626	
396	„	Coburg	14	23 932	3 121	682	980	477 710	238	2 965	399 276	10 546	19 780	BZ. GD. BS.
397	„	Erfurt	14	31 746	685	137	512	952 697	301	5 155	459 788	8 453	22 397	
398	„	Dessau	13	48 481	162	39	17	1 404 049	435	986	535 153	7 309	25 843	
399	„	Torgau	13	22 935	5 683	542	1 352	526 714	311	1 075	237 471	22 961	19 519	
400	„	Deutschland	13	17 894	2 198	472	1 248	409 711	195	693	315 993	15 556	21 151	
401	„	Hörde	13	3 065	2 424	636	2 257	130 747	134	730	270 239	20 945	17 351	GD.
402	„	Witten	13	24 311	5 622	578	1 425	569 018	301	800	354 643	8 826	21 302	
403	„	Bochum	13	24 002	5 507	525	1 442	553 988	276	675	305 936	14 671	24 259	
404	„	Neuss	13	3 379	2 200	682	2 365	135 658	137	853	259 660	19 034	20 108	
405	„	Gladbach	13	23 477	5 424	537	1 349	541 134	303	1 012	449 865	8 730	22 663	
673	II. III b.	Montevideo	12	27 283	5 166	778	637	668 539	341	3 697	257 028	4 679	14 245	ACh. DCh. LW
674	„	Michigan	12	26 104	3 234	684	626	644 822	298	2 135	318 027	6 072	17 967	ACh. DCh. Ch
675	„	Schwanfild	12	32 832	1 031	297	710	779 041	327	1 519	265 463	4 455	16 621	ACh.
676	„	Milwaukee	12	22 338	9 296	1 160	685	566 285	380	1 408	235 544	—	16 494	ACh. DCh.
677	„	Caracas	12	26 814	3 548	459	474	782 059	330	1 849	290 490	—	17 751	ACh. LW. DCh
678	„	Providence	12	18 151	7 085	846	629	435 546	276	3 234	254 197	—	15 579	ACh. DCh. Rtz
679	„	Bogota	12	22 423	4 715	663	470	595 803	297	1 761	276 346	—	18 445	ACh. DCh. LW
680	„	New-Haven	12	36 548	303	25	463	1 141 083	391	1 276	257 437	—	16 477	ACh. LW.
681	„	Rochester	12	30 390	398	68	433	914 424	328	1 122	261 820	—	12 895	ACh. LW. W
682	„	Newark	12	36 285	189	30	493	1 122 107	371	820	229 935	—	14 768	ACh. LW.
683	„	Valparaiso	12	26 061	10 161	1 298	766	635 094	398	933	262 896	—	18 358	ACh. DCh.
495	„	Bahia	9	40 686	4 246	687	626	913 074	366	126	301 337	5 877	12 441	RtzFl. DCh.
496	„	Cuba	9	31 142	1 640	305	1 449	879 349	336	962	286 744	9 711	11 714	GlG. GlW. DC
497	„	Havaña	9	22 310	3 273	662	1 498	746 645	286	697	347 831	11 672	13 713	GlG. GlW. Ch
498	„	Kansas	9	35 592	1 046	41	1 006	966 285	311	1 208	254 702	11 818	11 907	GlG. ZH. ChZ
499	„	Kentucky	9	24 764	4 174	764	1 831	835 933	335	1 167	273 823	12 428	11 619	GlG. GlW. Ch
500	„	Memphis	9	35 413	3 515	650	605	823 736	316	1 389	286 405	6 435	12 606	RtzFl. DCh.
501	„	Prairie	9	37 339	158	9	166	924 351	314	1 605	333 243	2 758	14 372	LCh. DCh.
502	„	Quebec	9	46 670	129	62	195	1 115 209	422	1 490	342 016	4 940	15 246	LCh.
503	„	Santiago	9	49 362	196	119	215	1 206 451	431	1 700	342 506	2 701	14 791	LCh. DCh. Ch
504	„	Tennessee	9	33 655	107	12	146	860 982	284	1 117	350 139	2 241	13 637	LCh. ChZ.
505	„	Utah	9	49 796	174	123	210	1 222 195	114	1 356	320 312	5 247	13 296	LCh. DCh.
506	„	San Francisco	9	21 803	3 655	482	1 349	713 002	265	936	252 012	9 424	11 084	GlG. GlW. Ch
26	„	Arkansas	3	43 304	1 228	74	1 720	1 170 568	405	570	85 713	3 013	3 219	GlG.
27	„	Olympia	3	43 109	900	266	1 638	1 034 687	448	195	76 330	2 865	1 161	LZ. LCh
29	„	Omaha	3	38 161	1 866	387	1 676	1 101 492	407	811	57 374	3 044	2 215	GlG. GlW.
33	„	Texas	3	24 642	9	18	103	589 988	211	2 217	84 795	761	2 152	LCh.
552	„	Arizona	3	27 692	1 526	568	1 003	857 026	272	539	34 030	1 034	325	LZ. LCh. Z
720	„	Toronto	1	46 291	213	650	851	1 304 991	463	285	28 528	789	269	ZH. ChZ.
721	„	Cordova	1	37 304	159	479	577	1 046 606	372	357	28 023	721	249	
722	„	Ecuador	1	23 193	589	319	904	678 997	267	232	29 543	169	292	ZH. ChZ. LDD.
723	„	Jamaika	1	21 652	234	280	374	611 894	203	336	24 315	521	279	
724	„	Jova	1	28 521	119	296	538	791 858	290	384	22 499	695	166	
725	„	Pueblo	1	42 572	455	588	772	1 200 910	457	264	21 915	297	244	ZH. ChZ.
726	„	Louisiana	1	37 765	338	536	753	1 064 676	396	408	18 809	390	208	
727	„	Barra	1	16 594	155	611	892	1 325 748	464	279	23 263	190	266	
728	„	Satillo	1	45 135	607	651	783	1 263 987	464	201	20 957	243	259	
729	„	Springfield	1	31 956	206	388	573	852 720	333	202	19 092	513	261	ZH. ChZ. BE
730	„	Topeka	1	53 241	106	78	422	1 438 253	473	1 097	24 772	47	560	ZH. ChZ.
731	„	Cartagena	1	45 937	236	90	345	1 265 811	401	1 242	26 925	185	357	
740	„	Loxa	1	40 739	532	1 169	1 159	776 471	341	161	9 781	290	211	GlW. BP.
741	„	Tampico	1	34 992	463	1 065	902	679 947	291	996	8 075	196	194	

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Kilometer: Nutz-	Leer-	Reserve- (Dienststunden)	Rangir- (Dienststunden)	Wagenachsen-Kilometer	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven, Tonnen	Reparaturkosten für Lokomotiven, Mark	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt, Kilometer	im Rangirdienste geleistet, Stunden	an Reparaturkosten beansprucht, Mark	Bemerkungen. Die Lokomotiven: liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden, Tage.
K. III.	Ischl	14	48 995	—	63	375	1 313 813	419	2 943	553 601	3 165	27 951	ZH. ChZ.	32
„	Essen	14	45 605	145	38	149	952 181	368	4 424	476 510	3 949	23 242	RCh. ZH. ChZ.	73
„	Gastein	14	42 651	135	20	121	869 518	313	2 728	451 511	7 609	22 480	RCh. HWCh.	75
„	Ragatz	14	44 813	49	5	103	927 718	340	2 430	423 555	4 854	25 906		60
„	Pfäffers	14	37 371	84	45	284	1 014 063	328	3 714	383 399	10 842	17 771	ZH. ChZ.	50
„	Wildbad	14	26 354	15	42	78	535 550	214	3 156	508 182	2 519	23 819	RCh. HWCh.	74
„	Genua	14	45 629	35	14	131	964 203	370	1 464	468 998	4 591	27 988		22
K. IIIb.	Stolpen	12	37 069	710	146	541	1 032 232	411	1 643	486 620	4 038	20 707	ACh. LW. ChZ.	49
„	Neustadt	12	28 647	1 634	619	585	869 237	342	988	507 662	3 765	23 351		22
„	Ebersbach	12	31 066	3 345	317	679	885 650	351	1 348	438 362	10 043	16 520	ACh. LW. GlG.	43
„	Eybau	12	31 114	350	191	569	839 436	326	1 470	524 085	2 753	24 081	ACh. LW. ZH.	32
„	Colditz	12	31 926	1 706	514	1 687	1 119 563	393	76	433 711	7 491	15 864	SZ. LZ. ZFÖ.	—
„	Bockau	12	29 454	1 432	400	1 429	1 019 227	349	500	371 254	7 692	14 103		28
„	Dohna	12	34 667	40	99	836	1 293 856	369	77	435 957	7 870	16 901	SZ. LZ.	4
„	Eibenstock	12	11 911	658	186	778	407 877	172	152	475 580	7 106	15 717	SZ. LZ. RE.	13
„	Geyer	12	42 018	—	129	958	1 531 384	466	45	456 159	7 254	16 425		—
„	Grünthal	12	30 125	1 469	473	1 463	1 053 085	388	177	479 054	4 172	23 303		18
„	Herrnhut	12	27 980	1 690	403	1 211	990 332	343	603	531 636	3 622	24 863	SZ. LZ.	50
„	Kohren	12	14 946	2 515	269	889	523 787	217	163	327 931	6 110	16 757		19
„	Hartha	12	27 380	1 587	406	1 214	954 143	351	591	508 048	3 344	25 309		8
„	Brandis	12	39 999	—	117	897	1 480 674	449	377	372 146	7 486	17 887		24
Schw. III b.	Boston	13	16 194	1 615	419	659	334 012	194	528	378 200	9 241	14 907	RE. ZFÖ. GlG.	24
„	Chicago	13	36 862	248	1 282	654	644 652	371	859	395 391	10 224	16 329	ZFÖ. RE.	15
„	Jackson	13	26 311	230	822	1 301	708 180	280	247	363 340	11 319	16 994	WW.	21
„	Montreal	13	33 083	440	1 081	1 700	883 005	360	55	384 299	10 936	15 420		1
„	Brooklyn	13	11 107	5 465	666	1 257	373 545	209	95	356 740	8 361	14 633	SZ. WM. ZFÖ.	8
„	New-York	13	30 848	405	872	1 415	849 139	319	318	322 825	13 804	14 626	WW.	18
„	Philadelphia	13	32 551	508	980	1 838	869 848	353	86	377 116	11 791	15 204		4
„	Richmond	13	11 798	769	182	208	229 077	129	182	375 527	5 671	13 849	RE. HE. LZ.	13
„	Washington	13	21 384	391	679	913	563 254	219	3 081	334 651	10 193	12 758	WW.	64
„	Cincinnati	13	41 042	204	464	1 151	764 593	401	210	484 660	5 108	15 802	RE.	11
„	Albany	13	39 584	3 301	956	722	835 884	426	319	359 974	8 256	16 086		10
„	Baltimore	13	32 668	444	906	639	554 669	327	711	408 087	7 562	15 447	ZFÖ. RE.	22
„	Buffalo	13	19 745	1 348	511	657	402 814	218	2 503	396 476	10 085	13 962	RE.	87
„	Charleston	13	34 390	348	1 079	1 067	738 679	342	699	409 774	11 957	14 996	ZFÖ. WW. RE.	31
„	Cleveland	13	37 600	3 054	1 016	714	815 266	385	375	332 933	8 991	14 589	RE.	21
„	Detroit	13	36 116	426	432	1 065	684 222	355	410	389 715	8 925	15 600	RE. ZH.	43
„	St. Louis	13	38 745	583	1 288	693	684 711	389	442	401 480	5 065	15 880	ZFÖ. RE.	40
„	Mobile	13	25 374	2 722	644	113	574 075	256	38	388 204	6 436	15 417	RE. ZH.	1
„	Louisville	13	18 694	474	442	652	448 102	180	3 990	428 222	8 431	15 040	RE. WW.	94
„	New-Orleans	13	38 735	3 026	1 139	739	810 683	433	229	358 223	11 099	14 875	RE.	14
„	Ottawa	13	35 778	582	576	936	708 055	349	106	359 597	6 797	16 045	RE. ZH.	12
„	Pittsburg	13	32 189	3 143	717	1 227	721 612	382	453	414 780	6 999	14 715	RE.	16
„	Madison	11	30 907	491	229	1 394	579 644	324	147	288 466	—	13 382	GlW. RP.	2
„	Maine	11	26 943	296	112	956	584 804	229	1 279	309 163	—	13 109		99
„	Merida	10	36 981	523	952	1 042	745 227	309	975	307 865	—	10 665	GlW. RP. LDD.	29
„	Margarita	10	39 056	324	488	736	961 515	336	1 435	239 228	—	10 553	ZH. GlW. ChZ.	52
„	Minnesota	10	34 452	715	670	961	746 224	307	1 590	321 769	—	11 709	GlW. LDD. RP.	53
„	Montana	10	47 991	311	288	537	1 226 782	425	891	303 827	—	11 698	ZH. ChZ. GlW.	21
„	Madeira	10	33 265	455	1 001	887	633 768	276	1 182	236 101	—	13 115	GlW. RP.	62
„	Maldonado	10	37 358	147	194	1 334	776 089	338	43	226 911	—	9 750		—
„	Martinique	10	20 098	300	539	558	359 087	170	1 255	281 025	—	10 764		104
„	Mendoza	10	24 204	312	229	348	513 714	215	1 284	317 933	—	11 481	RCh. GlW. RP.	60
III. IIIb.	Alabama	10	39 906	940	590	47	943 384	477	1 348	342 060	2 010	15 254		40
„	Carolina	10	20 195	688	311	206	463 380	240	275	341 761	9 557	13 980	DCh. GD.	15
„	Dakota	10	18 278	1 929	357	184	438 856	213	1 057	299 955	2 864	16 921		43
„	Erie	10	18 380	619	352	489	429 008	239	340	350 437	2 194	15 531		23
„	Georgia	10	23 880	3 935	744	1 756	790 692	336	845	267 106	14 972	12 443	GlG. GlW. ChZ.	49
„	Halifax	10	41 267	953	523	14	927 252	455	1 738	370 019	2 642	18 078	DCh. GD.	24
„	Jersey	10	41 223	676	584	35	920 836	458	1 211	403 867	1 991	16 723		24
„	Kensington	10	35 391	3 945	682	608	826 648	317	752	295 347	6 868	13 729	RtzFl. DCh.	23
„	Lima	10	34 106	998	343	1 123	827 123	335	2 010	358 523	8 089	10 703	LZ. LCh.	93
„	Mexico	10	27 397	2 801	468	455	633 387	243	337	272 011	6 585	14 641	RtzFl. DCh.	12
„	Mississippi	10	43 643	846	374	1 550	1 041 206	444	478	328 097	8 071	11 103	LZ. LCh. GM.	29
„	Missouri	10	36 793	3 352	476	1 452	1 066 323	397	1 546	288 627	13 423	13 578	GlG. ChZ.	49
„	Nevada	10	23 275	892	250	932	762 712	272	686	245 109	5 447	9 029	LZ. LCh. ZH.	43
„	Ohio	10	22 331	2 517	512	350	508 648	221	520	310 852	6 727	13 469	RtzFl. DCh.	16
„	Panama	10	25 495	3 907	818	1 854	869 901	354	575	255 631	13 269	13 098	GlG. GlW. ChZ.	17
C. I.	Zittau	17	3 093	726	388	2 105	64 297	123	1 347	27 293	42 321	24 278	BD. DCh.	20

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr. der Lokomotiven.	Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven (in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	Lokomotiven-Reserve- (Dienststunden.)	Lokomotiven-Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Tonnen.)	verbraucht: Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt.)
1	II. II.	Saxonia	32	2 586	917	330	2 207	52 212	138	1 001	515 077	—	76 200	DCh. NM.
2	„	Bavaria	32	287	353	413	3 350	16 754	190	854	602 060	—	67 767	BD.
3	„	Iris	32	347	430	338	3 089	9 357	146	455	608 660	—	74 380	GD.
† 4	„	Löwe	32	7	90	30	306	184	15	1	613 262	—	65 566	
41	„	Jaguar	32	1 495	91	212	1 621	157 147	112	771	501 106	—	70 883	BD.
74	„	Mittweida	32	1 553	1 362	333	3 559	25 474	179	64	635 191	—	63 102	DCh. BD.
42	„	Biber	31	110	391	543	3 624	1 541	193	31	693 806	—	68 738	BD.
47	„	Drache	31	407	786	392	3 324	11 461	226	39	590 068	—	58 693	LZ. GM.
48	„	Altenburg	31	14 763	2 080	604	1 413	300 533	194	1 981	641 846	—	58 822	ZWEL. KP. ZR.
49	„	Werdau	31	70	57	269	3 215	1 912	165	943	599 706	—	67 117	DCh. BD.
75	„	Ostrau	31	7 545	2 007	513	1 557	281 812	174	2 555	598 423	—	57 653	GM. AZ.
50	„	Plauen	30	22 588	2 511	896	1 992	759 661	315	77	567 414	—	64 269	NM. DCh.
† 51	„	Pleisse	30	3 128	160	77	563	322 483	80	407	554 059	—	59 162	BD.
52	„	Mulde	30	367	367	298	3 355	9 318	143	249	574 008	—	69 016	GD.
76	„	Stauchitz	30	2 977	1 459	506	2 836	93 747	240	532	638 049	—	60 735	AZ. LZ.
77	„	Oberlichtenau	30	241	280	135	1 126	6 198	77	1 046	618 012	—	60 248	LZ.
78	„	Ernstthal	30	16 931	2 154	852	1 501	533 316	254	870	589 216	—	64 471	NM. DCh.
229	„	Bastei	30	25 980	100	327	547	2 621 189	388	885	435 255	—	64 332	BD.
240	„	Lilienstein	30	326	292	277	2 581	8 835	109	1 943	219 302	—	57 235	GD.
241	„	Spree	30	3 531	3 777	1 087	2 874	139 156	165	834	482 807	—	73 961	BZ.
†242	„	Neisse	30	16 848	400	164	302	1 814 653	254	67	653 870	—	84 639	BD.
5	„	Hirsch	29	1 379	1 290	318	3 303	22 379	150	718	542 803	—	59 739	DCh. BD.
10	„	Tiger	29	194	461	462	3 633	3 205	207	53	529 596	—	54 817	BD.
79	„	Erlau	29	906	348	473	2 661	30 054	192	1 686	614 028	—	54 903	RCh. ChZ.
80	„	Lichtenstein	29	16 651	1 553	246	1 387	688 668	251	309	552 998	—	54 199	GM. AZ.
81	„	St. Egidien	29	19 130	2 180	721	1 629	636 812	285	501	529 253	—	54 004	NM. DCh.
243	„	Atalante	29	20 491	159	369	394	2 053 064	314	1 213	288 578	—	63 430	BD.
244	„	Pillnitz	29	11 901	1 051	475	2 967	211 978	210	207	547 994	—	61 180	ZWEL. ZR. ZL.
245	„	Gravenstein	29	24 700	2 215	428	1 148	544 778	209	1 533	540 809	—	69 970	
246	„	Friedland	29	7 730	391	178	1 698	147 026	114	2 477	600 122	—	71 794	ZWEL. ZL.
†337	„	Hammerstein	29	869	457	196	1 500	19 212	80	21	495 031	—	59 710	GD. KP. BZ.
82	„	Glauchau	28	13 306	1 802	616	1 286	416 391	196	1 422	669 564	—	57 333	NM. DCh.
83	„	Schönburg	28	5 772	1 935	534	2 556	213 058	252	579	544 211	—	52 005	LZ. AZ. GM.
84	„	Meerane	28	510	667	383	3 310	15 008	254	68	562 702	—	50 210	
85	„	Hohenstein	28	16 371	3 624	835	1 535	573 607	259	1 629	661 479	—	55 477	NM. DCh.
247	„	Mercur	25	28 145	228	284	1 535	506 934	233	1 143	583 229	30 730	53 500	ZWEL. ZL.
248	„	Uranus	25	26 984	2 397	367	964	595 115	245	1 183	516 156	29 167	49 651	ZWEL. ZL. ZR.
258	„	Bodenbach	24	25 903	121	274	516	2 665 407	381	1 784	388 644	29 799	39 430	BD.
259	„	Venus	24	24 812	1 209	536	1 960	274 113	212	69	532 368	25 737	49 805	ZWEL.
260	„	Tellus	24	20 709	2 135	341	1 122	380 016	190	385	528 817	29 503	43 768	ZWEL. ZR. ZL.
261	„	Pallas	23	31 312	188	35	724	410 327	254	2 418	628 027	23 993	46 569	
262	„	Ceres	23	15 476	382	51	334	201 691	123	4 830	435 092	26 009	35 934	ND. KP.
263	„	Vesta	23	18 524	1 410	379	840	273 312	188	458	442 976	28 143	41 611	
338	„	Ehrenstein	23	27 264	283	266	1 599	498 141	244	2 225	654 251	27 095	47 771	ZL. ZWEL.
118	„	Treuen	22	36 064	161	36	847	2 207 804	361	593	527 600	25 898	26 393	
119	„	Lengenfeld	22	35 984	113	45	833	2 252 975	386	866	413 636	32 023	24 264	LZ. ZH.
120	„	Auerbach	22	30 986	629	96	725	1 906 831	354	2 487	492 618	30 604	25 850	
121	„	Falkenstein	21	37 600	337	30	916	2 354 441	396	1 144	497 797	29 760	26 197	
122	„	Oelsnitz	21	26 733	343	15	541	1 682 991	300	2 220	502 831	19 059	22 667	LZ. ZH. GM.
123	„	Schöneck	21	11 039	148	5	319	252 693	126	69	460 289	26 490	24 780	
124	„	Adorf	21	18 207	140	342	1 432	342 053	230	1 850	415 840	23 453	25 365	WM.
125	„	Neukirchen	21	35 497	149	24	1 037	814 554	414	502	373 991	30 754	25 001	
126	„	Elster	21	2 889	2 724	726	2 603	94 235	183	313	411 395	32 423	25 805	RE. ZH.
127	„	Brambach	21	1 436	1 042	326	2 461	47 080	170	368	407 192	33 270	25 980	ZH.
128	„	Franzensbad	21	9 068	3 539	792	781	285 475	178	2 188	447 520	25 752	25 274	LZ. WM. RE.
129	„	Eger	21	4 554	1 561	488	3 013	162 041	247	445	398 038	33 358	25 299	GlG. LZ.
130	„	Bayreuth	21	821	510	148	1 272	25 337	94	1 311	459 419	17 749	24 598	
131	„	Amberg	21	1 274	947	316	2 621	39 963	186	139	504 322	23 942	26 903	ZH. RE.
132	„	Voigtland	21	1 379	1 239	393	2 227	49 365	158	1 043	548 344	23 373	26 076	
133	„	Osterland	21	20 297	259	396	1 412	371 804	249	4 333	496 997	26 856	25 733	WM.
134	„	Landshut	21	17 105	1 233	460	1 042	342 241	212	2 025	447 918	20 828	25 632	WM. LZ.
135	„	Passau	21	12 283	10 922	2 242	880	314 598	328	385	548 910	18 375	29 834	RE. ChAA.
136	„	Linz	21	11 621	10 752	2 165	846	302 518	302	1 384	530 148	14 055	28 192	
264	„	Odin	21	23 054	258	276	484	2 369 653	358	122	506 306	19 650	44 441	BD.
265	„	Thor	21	27 421	287	377	522	2 775 931	397	207	528 138	17 985	43 014	
266	„	Baldur	21	20 549	272	338	397	2 089 596	300	3 134	554 295	16 863	41 286	
267	„	Freia	21	17 103	1 311	256	1 517	268 027	168	904	506 132	21 645	46 211	ZWEL. ZR. ZL.
268	„	Iduna	21	27 025	277	262	1 593	503 568	234	2 186	548 078	29 469	40 202	ZL. ZWEL.
339	„	Mandau	21	25 612	1 723	508	1 846	287 583	217	128	604 872	23 106	42 634	ZWEL. GD.

†) Die Lokomotive Nr. 4 ward im Monat März, Nr. 51 im Monat Novem[ber] [und] im Monat December und Nr. 337 im Monat September zerschlagen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tage.
II. II.	Atlas	20	25 687	93	319	493	2 574 672	363	1 240	457 686	16 010	38 085		19
" "	Vulcan	20	24 582	66	321	443	2 509 074	373	103	408 847	16 451	42 013		2
" "	Titan	19	25 821	181	396	487	2 698 019	375	766	510 377	16 135	37 869	BD.	6
" "	Cyclop	19	19 898	300	263	402	2 056 538	298	3 634	466 994	12 307	32 884		91
" "	Amazone	19	11 793	144	74	212	1 207 920	168	6 191	385 201	20 227	34 082		211
" "	Carl d. Grosse	19	25 327	642	246	633	1 689 451	337	750	482 999	16 657	39 445	BD. BS.	8
" "	Centaur	19	19 327	2 278	676	1 228	310 549	252	1 437	453 649	21 156	34 316	KP. BD. ND.	44
" "	Gigant	19	26 269	3 554	1 037	1 404	437 557	372	120	417 630	15 135	36 254	KP. BD.	—
" "	Triton	19	24 700	3 591	955	1 338	435 987	342	202	427 579	14 642	36 052	KP. BD. ND.	17
" "	Boreas	19	23 082	1 185	314	1 054	434 880	262	1 350	472 107	20 980	35 190	KP. BS.	87
" "	Argo	18	22 525	1 978	532	890	978 139	295	584	423 812	19 886	30 244	BD. KP. BS.	41
" "	Jason	18	24 380	3 584	815	1 208	413 751	331	837	410 350	22 056	34 613	KP. BD.	25
" "	Hochwald	18	28 199	293	339	1 628	501 762	248	865	546 792	18 016	40 465	ZL. ZWEL. GD.	36
" "	Lausche	18	24 904	1 505	478	1 872	284 804	221	71	574 979	17 394	36 987	ZWEL. GD.	16
W. II.	Büffel	34	1 960	1 997	279	1 989	81 241	151	2 325	569 379	—	73 335	ZH. LZ.	60
"	Salamander	34	2 926	2 693	342	2 902	121 516	198	28	543 884	—	80 840		1
B. II.	Leipzig	31	419	156	334	2 696	12 251	175	772	465 986	—	63 061	LRD.	11
"	Zwickau	31	6 481	182	397	2 487	306 810	212	353	482 750	—	55 772	EIN. LRD.	21
B. IIa.	Vampir	34	530	217	321	2 306	22 946	136	298	529 283	—	53 510	LRD. LDD.	2
"	Kötzschenbroda	30	3 437	946	438	1 696	99 426	134	353	497 851	—	49 441	LRD.	35
"	Oder	27	2 031	1 097	400	2 338	64 973	136	341	406 643	—	35 944	LRD. EIN. LDD.	21
"	Oederan	27	12	71	134	1 306	531	76	156	407 251	—	35 942	LRD.	11
K. II.	Borsdorf	20	34 086	2 118	626	1 337	873 965	345	414	517 661	—	34 086		26
"	Leisnig	20	13 988	1 232	335	758	354 130	152	3 629	419 159	—	27 826		111
"	Deutschenbora	20	17 953	1 357	354	842	533 494	188	1 469	513 524	—	33 342	LDD. NM. ELN.	64
"	Grossbothen	20	30 600	2 793	901	1 165	768 351	312	1 471	405 535	—	32 677		37
"	Lichtenberg	20	33 474	1 400	495	1 102	858 111	317	1 253	560 366	—	32 927		42
"	Grimma	20	12 491	1 504	532	614	276 298	156	6 232	508 238	—	35 194	LDD. RCh.	199
"	Tanndorf	20	23 910	2 973	939	1 129	569 515	275	2 026	501 931	—	34 198		68
"	Sayda	20	14 907	745	273	1 034	382 925	176	4 420	433 838	—	29 128	LDD. NM. EIN.	46
"	Grossenhain	20	21 491	1 146	452	808	547 786	208	2 736	489 038	—	36 379		100
"	Zella	20	27 874	1 800	718	879	693 442	288	1 258	470 967	—	38 314	LDD.	69
"	Pest	19	29 276	1 384	543	929	756 480	250	4 225	535 465	—	32 349	LDD. NM. EIN.	113
"	Priestewitz	19	8 376	468	577	1 909	215 511	176	2 508	540 490	—	33 786		77
"	Coswig	19	35 196	2 555	1 019	1 107	893 508	335	265	508 957	—	33 958	LDD.	10
"	Mannheim	19	32 936	2 107	1 013	1 215	817 354	323	487	569 440	—	37 092		25
"	Dortmund	18	27 940	1 421	479	880	738 342	274	2 246	573 144	—	29 715	LDD. NM. EIN.	73
"	Minden	18	24 448	3 104	913	1 042	570 277	271	2 252	385 802	—	27 183	LDD. RCh.	41
"	Gotha	18	28 540	1 362	402	995	716 409	261	5 266	579 730	—	27 287	LDD. NM. EIN.	121
"	Aachen	18	29 707	1 774	680	903	745 511	316	2 701	471 953	—	29 443	LDD.	72
"	Giessen	18	33 577	1 418	439	1 083	862 805	314	980	539 701	—	29 889	LDD. NM. EIN.	17
"	Ortrand	18	26 509	2 946	1 150	1 232	630 910	303	1 038	457 887	—	25 803	LDD. RCh.	39
"	Moldau	12	36 784	1 306	808	959	951 631	378	389	283 387	—	17 546		26
"	Ruhland	12	35 912	380	371	965	946 599	367	1 216	291 142	—	20 908		57
"	Kohlfurt	12	32 607	821	672	891	862 626	340	1 305	365 799	—	20 470	LDD. LRD.	78
"	Triebisch	12	37 442	1 169	772	900	986 291	372	767	363 272	—	23 210		45
"	Esslingen	12	34 532	1 023	719	939	909 917	337	524	331 673	—	22 365		40
"	Lohmen	11	22 699	2 469	659	1 041	623 070	274	163	245 318	9 449	16 542		11
"	Gmunden	11	19 729	2 038	466	989	585 679	253	1 270	218 257	13 835	14 019	LDD. LRD. NM.	53
"	Gratz	11	16 747	1 168	207	569	518 814	180	3 121	235 868	11 784	16 584		101
"	Miltitz	11	19 780	1 565	416	1 090	633 123	248	1 496	171 161	14 409	13 610	LDD. LRD. EIN.	44
Schl. II.	Heidelberg	11	29 621	97	17	689	1 665 615	317	4 126	298 845	—	17 648		135
"	Cassel	11	29 667	158	18	684	1 651 759	319	540	108 186	—	15 853	LZ.	26
"	Falkenau	11	21 569	143	76	493	1 272 705	250	1 557	152 932	—	15 523		52
"	Frankenstein	11	2 648	2 180	337	2 142	99 748	162	3 484	145 501	—	13 350	ZH. LZ.	83
"	Wolfsgefärth	11	16 433	234	278	523	839 239	203	5 278	260 853	—	16 447	LZ.	162
"	Weischlitz	11	23 656	719	182	1 103	1 396 116	307	1 312	209 767	—	16 641		66
"	Berga	11	11 712	2 166	196	2 266	587 570	232	1 840	214 098	—	18 463	LZ. ZH.	39
"	Elsterberg	11	21 425	1 112	159	1 580	1 095 983	316	230	199 366	—	17 084		22
II. IV.v.	Hundert	28	199	120	190	1 970	2 728	159	4 681	818 932	—	53 847		104
"	Wiesenburg	28	167	92	329	3 118	3 624	202	50	750 516	—	51 755	LRD.	2
"	Hartenstein	28	253	84	213	2 400	5 864	201	832	549 246	—	47 179		32
"	Aue	28	9 877	3 480	1 128	385	218 805	134	687	614 994	—	53 715	GIG. ACh. LCh.	21
"	London	23	711	115	350	2 711	17 468	210	34	587 125	14 441	38 396	LRD.	—
"	Annaberg	22	10 049	182	415	2 603	505 937	269	118	581 962	12 711	43 694	EIN. RCh.	6
"	Buchholz	22	10 237	157	376	2 622	505 317	266	37	512 004	18 537	31 931		—
"	Augustusburg	22	864	293	544	3 187	31 907	248	68	502 601	11 644	39 775	DCh. ACh.	2
"	Scharfenstein	21	718	258	529	3 177	26 474	268	84	560 988	11 622	39 498		2
"	Waldkirchen	21	8 596	227	353	2 206	421 626	232	288	547 818	9 604	35 370	EIN. LRD.	20

†) Die Lokomotive Nr. 39 ward im Monat December und Nr. 624 im Monat Juli zerschlagen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
116	II. IVb.	Wolkenstein	21	9 288	89	330	2 399	467 620	243	301	572 402	11 566	39 505	EIN. LRD.
117	„	Flöha	21	28 794	496	13	814	435 142	247	12	553 936	8 625	39 232	HF. SZ.
175	„	Wiesa	19	3 447	142	24	99	48 932	30	4 070	674 401	9 108	28 263	HF.
176	„	Cainsdorf	19	28 674	79	26	668	416 280	256	607	491 353	10 233	30 010	
342	„	Hilbersdorf	14	15 928	1 013	692	1 203	388 138	210	4 134	444 707	7 139	25 939	WA. ACh.
343	„	Komotau	14	10 677	759	471	758	249 308	169	3 863	420 661	6 807	25 373	
344	„	Schlettau	14	11 540	155	170	1 128	410 515	175	2 142	311 140	14 717	17 801	EIN. HCh.
345	„	Wilkau	14	23 661	49	7	567	767 403	249	1 786	306 986	16 610	19 367	EIN. LRD.
346	„	Saatz	14	23 836	134	8	649	741 347	256	4 428	316 116	18 173	16 424	EIN.
347	„	Weipert	14	16 217	891	787	1 196	379 635	223	4 641	390 098	6 661	23 912	WA. ACh.
231	II. Va.	Glückauf	31	10 513	2 221	51	2 276	358 673	208	23	526 940	—	73 699	
232	„	Richard	31	4 273	2 408	388	1 235	133 283	114	2 140	438 059	—	65 826	DCh.
233	„	Tharandt	31	8 731	1 780	56	1 779	286 026	152	2 593	528 361	—	67 907	
234	„	Neue Hoffnung	23	1 762	651	293	1 533	42 428	99	65	291 518	—	41 186	
25	II. VII.	Euler	18	690	291	345	1 984	23 189	152	1 711	264 609	24 145	26 013	DCh. ChZ. ACh.
181	„	Mariotte	18	1 363	445	521	3 146	47 253	233	80	251 155	21 422	22 925	
281	„	Abrah. G. Werner	18	36 555	1 596	288	1 119	581 466	387	339	446 832	16 070	37 309	
282	„	Heinr. Cotta	18	25 356	1 468	176	820	417 683	256	2 329	408 961	11 575	37 811	
283	„	Wittekind	17	10 816	880	80	334	173 383	119	7 357	410 793	11 705	31 733	BS.
284	„	Friedr. d. Weise	17	28 198	1 600	244	838	444 950	300	3 053	405 787	11 725	31 469	
285	„	Kurfürst Moritz	17	28 458	1 442	347	862	470 226	291	2 779	471 410	16 038	32 658	
286	„	August d. Starke	17	30 411	1 594	265	895	492 413	338	2 064	488 242	14 787	30 227	
655	„	Keppler	12	1 119	465	459	2 652	40 575	205	1 873	165 563	—	13 403	ChZ. DCh. ChA.
656	„	Watt	12	21 058	7 119	1 062	259	429 785	357	918	238 527	—	16 842	DCh.
657	„	Fulton	12	20 464	7 072	1 125	252	414 020	345	1 920	240 072	—	15 563	
658	„	Leibnitz	12	21 570	1 584	176	1 122	540 295	297	2 013	255 764	—	12 826	ZFÖ. WM.
659	„	Siegfried	12	11 013	4 928	1 052	804	347 882	207	2 784	172 296	—	15 881	LW. ChAA. RCh.
684	„	Breithaupt	12	13 095	4 778	660	436	274 283	214	2 037	174 380	—	13 466	DCh. GD.
685	„	Humboldt	12	10 382	7 076	1 181	1 211	378 977	277	1 350	180 593	—	17 173	ChAA. LW. ChZ.
686	„	Bernoulli	12	7 862	5 165	1 189	1 225	293 096	205	1 075	199 536	—	16 442	
687	„	Liebig	12	22 592	7 691	1 157	270	457 636	351	824	264 217	—	16 399	DCh.
660	„	Schill	11	10 008	6 815	1 509	1 434	382 007	246	1 166	122 386	—	16 731	LW. ChAA. RCh.
661	„	Volta	11	26 793	2 457	223	1 269	675 996	365	1 746	262 553	—	13 602	ZFÖ.
662	„	Blücher	11	10 462	6 568	1 476	1 385	395 973	255	997	158 940	—	13 550	LW. ChAA. RCh.
671	„	Hengist	10	23 056	5 329	253	1 114	568 000	371	533	205 119	7 374	9 919	ZFÖ. ZH.
672	„	Horsa	10	31 019	2 513	274	1 438	773 782	434	573	256 318	8 699	11 697	ZFÖ. ChZ.
182	Schw. VII.	Otto d. Reiche	17	1 499	1 542	588	2 109	46 401	177	2 450	262 626	17 264	26 919	RCh. DCh.
183	„	Friedr. d. Streitb.	17	2 704	1 528	717	2 405	89 310	204	1 811	227 593	22 983	29 466	DCh. LCh. ACh.
184	„	Albr. d. Beherzte	17	11 635	6 646	1 067	1 771	326 485	313	1 102	330 394	14 258	31 873	RtzFl. OF.
185	„	Luther	17	6 765	4 980	671	1 464	255 957	232	2 717	292 624	17 098	26 389	DCh. RtzFl.
186	„	Stephenson	17	8 185	5 879	856	1 886	302 974	285	2 284	210 626	27 983	28 056	DCh. ACh.
187	„	G. E. Lessing	17	713	486	454	2 445	25 658	175	2 431	221 040	22 836	26 621	LCh. DCh.
188	„	Haus Wettin	17	6 600	4 014	679	977	166 319	175	1 918	268 253	20 922	27 447	RtzFl. OF.
189	„	Herschel	17	8 834	5 854	953	1 207	321 341	262	1 149	213 833	21 518	26 629	DCh. ACh.
190	„	Melanchthon	17	1 954	1 023	462	2 444	50 827	214	655	206 843	14 201	27 589	RtzFl. DCh.
191	„	Barb. Uttmann	17	9 558	6 135	916	2 186	347 439	330	737	158 077	20 853	28 711	DCh. ACh. OF.
60	II. V.	Reichenbach	27	27 425	526	167	788	1 323 133	407	1 608	717 759	14 299	60 903	NM. RtzFl.
61	„	Hamburg	27	30 277	450	81	1 280	1 861 316	449	1 373	675 284	13 547	58 430	GlG. StE.
62	„	Magdeburg	27	26 326	404	15	715	1 638 020	432	2 382	593 702	13 477	69 846	RtzFl. NM. LCh.
63	„	Gebhardsberg	27	32 182	2 131	27	570	2 055 710	462	1 025	730 980	12 146	61 124	LCh. LRD. LDD.
90	„	Nürnberg	27	25 849	159	25	840	1 660 042	398	1 161	726 894	14 154	58 955	RtzFl. ACh.
91	„	Reuth	27	21 216	333	14	793	1 371 281	327	2 271	570 915	12 507	80 613	GlG. RtzFl. LCh.
92	„	Bremen	27	28 259	226	21	1 212	1 131 883	312	1 738	660 599	17 977	58 433	BZ. ZWKL. ZR.
93	„	Frankfurt	27	30 011	413	49	533	1 860 698	435	1 226	625 647	14 432	63 628	HWCh. RHCh. StE.
94	„	Crimmitschau	27	21 757	499	17	579	1 177 065	344	3 782	606 804	18 022	58 921	NM. HWCh. RHCh.
95	„	Bamberg	27	32 476	259	32	1 171	1 316 213	339	738	706 379	17 707	58 829	BZ. ZR. ZWKL.
7	„	Falke	25	25 774	459	43	971	1 563 574	408	1 897	629 227	15 577	53 308	GlG. StE. HWCh.
8	„	Schwan	25	16 138	123	14	587	1 072 502	244	5 346	767 932	15 157	47 115	RtzFl. ACh.
9	„	Bär	25	10 064	2 847	528	1 299	518 818	212	5 566	668 883	21 620	35 438	BD. DCh.
103	„	Regensburg	25	26 679	443	6	838	1 564 749	386	3 671	716 562	16 106	48 293	RtzFl. NM.
104	„	Salzburg	25	23 177	675	155	715	1 050 586	369	5 202	753 644	18 026	49 949	NM.
251	„	Granaten	25	10 355	217	1 696	2 771	530 395	210	805	390 961	33 153	51 942	GD.
252	„	Edle Krone	25	12 876	12 030	1 928	174	311 079	453	1 105	445 736	16 171	49 751	DCh.
253	„	Silberblick	25	13 818	3 358	577	1 487	699 758	328	1 898	399 328	23 881	45 358	DCh. BD.
105	„	Innsbruck	24	14 186	296	183	742	606 637	172	5 414	576 958	11 471	39 120	BZ. ZR. GD.
106	„	Augsburg	24	18 178	—	—	283	1 033 569	258	3 436	689 530	10 921	51 680	DCh. GlG.
107	„	Würzburg	24	24 254	197	45	560	1 389 543	357	1 888	731 434	12 930	45 428	
254	„	Himmelfahrt	24	12 710	12 254	2 011	185	305 393	462	1 187	497 229	13 473	55 110	DCh.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Kilometer. Nutz-	Leer-	Reserve- Dienststunden.	Rangir- Dienststunden.	Wagenachsen-Kilometer.	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) Tonnen.	Reparaturkosten für Lokomotiven Mark.	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt Kilometer.	im Rangirdienste geleistet Stunden.	an Reparaturkosten beansprucht Mark.	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden Tage.
H. V.	Goldne Pforte	24	13 030	12 565	2 358	143	315 373	449	1 166	557 287	14 288	50 193	DCh.	29
"	Freudenstein	24	11 705	2 116	650	873	515 762	228	1 076	536 939	16 422	56 572	DCh. BZ. ZR.	42
"	Neumark	21	21 160	571	23	607	1 148 678	316	813	566 055	12 063	35 938	RE. ZH. HWCh.	36
"	Netzschkau	21	20 297	754	13	327	1 052 743	304	407	682 706	6 828	38 212		31
"	Herlasgrün	21	34 339	1 220	72	465	1 775 618	458	476	638 824	12 298	33 633	ZH. RE. LZ.	38
"	Heidelspitz	21	19 597	844	81	370	965 721	281	678	698 609	10 167	34 170		28
"	Mehltheuer	21	33 559	106	19	894	1 894 073	476	476	696 208	14 320	31 679	RE.	33
"	Abendberg	21	28 843	677	64	376	1 481 572	421	794	597 772	12 388	37 429	ZH. RE. LZ.	29
"	Bellalp	21	22 864	576	—	583	1 265 105	335	2 094	584 920	13 192	31 658	WM. LCh. ZH.	87
"	Bellhorn	21	34 820	90	45	582	1 932 644	528	1 688	651 881	9 345	44 548	DCh. ChZ.	51
"	Birghorn	21	35 350	2 064	62	724	2 108 136	511	409	516 796	14 799	41 829	LCh. LZ.	28
"	Bötzberg	21	22 420	246	36	421	1 280 216	331	3 620	576 855	15 820	39 884	DCh. GlG.	88
"	Stockhorn	21	28 969	156	53	1 126	1 160 684	316	2 783	615 503	14 184	37 397	ZR. BZ. ZWEL.	54
"	Bundalp	20	18 329	3 650	434	422	947 050	346	1 052	458 776	17 128	34 574	KP. DCh. GD.	29
"	Breithorn	20	23 939	111	19	553	1 465 711	357	5 836	543 815	16 916	36 670	LCh. RCh. DCh.	120
"	Klausen	20	32 998	20	5	486	1 854 171	515	1 778	486 990	12 185	41 731	DCh. ChZ.	52
"	Dündengrat	20	17 601	2 525	315	1 298	813 103	320	631	554 915	12 979	38 757	BZ. BS. KP.	12
"	Sulzfluh	18	34 812	1 159	57	471	1 750 870	503	300	541 564	8 305	32 638	ZH. RE.	18
"	Feehorn	18	31 780	146	—	432	1 773 183	470	1 662	472 737	9 275	38 416	DCh. GlG. ChZ.	50
"	Mont Collon	18	20 813	2 674	302	427	1 214 931	414	1 347	485 607	10 266	33 499		39
"	Franzenshöhe	18	19 817	2 158	144	302	1 111 349	333	6 577	496 919	11 672	31 212	KP.	122
"	Fornopass	18	32 298	1 065	18	421	1 672 148	490	430	578 619	9 071	26 429	ZH. RE. LZ.	46
"	Sattelhorn	18	26 915	3 076	399	460	1 594 890	470	968	486 722	9 292	32 763	KP.	28
"	Contoberg	18	14 258	4 116	882	1 792	722 075	316	107	276 487	20 082	33 525	BD. DCh.	21
"	Glyshorn	18	25 499	575	179	689	1 187 822	394	3 102	471 393	12 760	38 789	NM. RtzFl.	58
"	Untersberg	18	27 251	3 049	390	429	1 555 906	480	1 310	430 045	8 783	35 026	KP.	40
"	Sustenhorn	17	14 226	3 972	786	1 759	742 542	304	91	273 418	22 485	29 169	BD. DCh. LRD.	3
"	Mönch	16	26 054	2 334	24	618	1 107 376	365	962	447 318	9 222	34 042	BS. GD. BZ.	32
"	Taunus	16	35 199	—	12	521	1 962 982	576	1 559	483 152	8 609	36 506	DCh.	44
"	Semmering	16	23 195	3 105	182	564	1 010 181	414	1 397	449 963	8 289	30 927	BS. KP. GD.	42
"	Gotthard	16	16 077	1 952	414	1 926	892 931	304	1 324	328 292	15 705	29 264	BZ. GD.	33
"	Simplon	16	26 144	2 765	289	475	1 486 670	469	2 008	487 908	7 173	32 410	KP. BS.	48
"	Splügen	16	36 826	138	69	544	2 086 376	569	1 314	480 238	7 618	32 852	DCh. ChZ.	31
"	Jungfrau	16	14 605	2 096	437	273	740 212	267	805	513 331	8 751	29 454	DCh. GD.	29
"	Spessart	16	14 353	1 659	420	1 755	797 307	283	180	431 324	17 068	29 219	BZ.	1
"	Pöhlberg	15	20 442	3 438	34	587	772 340	353	1 371	384 466	7 046	31 315	BS. GD.	41
"	Pabststein	15	27 370	193	65	1 266	1 119 903	300	900	384 652	9 991	30 207	ZR. BZ. ZWEL.	34
"	Landskrone	15	8 973	1 257	275	1 107	477 785	171	5 046	355 645	11 785	26 134	BZ.	160
"	Aetna	11	28 539	70	170	613	1 423 783	447	1 477	344 641	8 294	13 270	ZH.	69
"	Dolomit	11	25 216	1 152	17	574	1 549 691	379	1 710	325 872	5 384	13 354		44
"	Faulhorn	11	19 916	1 092	56	331	1 168 888	328	1 461	333 701	4 421	11 992		31
"	Hochjoch	11	27 829	1 034	11	530	1 639 602	446	1 495	292 845	4 468	13 239		47
"	Julier	11	22 693	1 256	28	627	1 369 199	377	2 286	305 075	4 648	14 528		96
"	Leopoldsberg	11	22 131	1 133	45	423	1 307 524	325	2 140	319 145	4 129	12 677		52
"	Matterhorn	11	24 234	1 168	5	496	1 449 557	361	2 089	325 885	4 819	14 943		59
"	Ortler	11	25 973	1 002	42	554	1 530 778	401	1 977	318 416	4 708	13 713	ChZ. ZH. LZ.	42
"	Finstermünz	11	14 595	763	—	245	847 685	233	1 863	229 696	3 810	13 515		73
"	Niederwald	11	12 323	704	9	197	691 026	196	1 659	322 115	4 845	12 218		58
"	Rheinstein	11	24 756	906	21	557	1 462 494	371	1 914	293 889	4 783	14 085		71
"	Rosstrappe	11	23 500	745	15	498	1 399 580	359	1 343	323 796	4 385	13 824		34
"	Waldspitz	11	25 877	971	28	470	1 519 006	390	1 708	306 519	3 987	14 243		51
"	Vesuv	11	39 545	220	78	1 056	1 171 962	504	310	306 084	4 957	13 176	ZH. WM.	19
"	Heiligenberg	10	25 564	98	110	719	1 084 646	355	151	148 353	7 367	9 645	ZH. WM. LZ.	8
"	Jeschken	10	24 419	17	383	1 666	787 536	387	769	152 540	7 495	8 303	WM. LZ.	39
"	Inselsberg	10	34 043	129	212	1 163	1 439 372	520	571	225 115	8 538	9 646		24
"	Rabenkopf	10	34 961	294	113	999	1 477 175	567	277	211 230	7 525	9 962		7
"	Valtenberg	10	32 288	142	133	817	1 396 041	472	506	238 228	8 276	10 098	WM. ZH. LZ.	8
"	Bernkogel	10	35 883	391	80	1 141	1 546 445	513	497	267 505	5 129	10 836		22
"	Fuchsberg	10	23 280	2 094	54	1 852	967 298	367	307	243 155	4 105	10 674		36
"	Grossglockner	10	27 311	166	90	778	1 141 671	380	1 249	267 402	7 158	10 442		84
"	Kaiserkrone	10	30 051	434	43	565	1 844 939	457	887	265 870	6 686	14 871		51
"	Monte Baldo	10	32 825	63	82	584	1 973 519	480	446	271 697	5 841	14 644	RCh. ChZ. LRD.	14
"	Monte Cristallo	9	32 767	104	37	575	1 974 331	476	436	273 019	6 727	15 299		26
"	Rheinfels	9	10 383	1 395	56	253	619 858	157	6 797	256 490	5 656	11 987		201
"	Tausend	8	36 420	117	9	327	2 063 308	395	3 332	297 634	2 560	12 888	GD.	55
"	Fichtelberg	8	16 219	660	105	219	998 015	231	3 521	277 792	2 666	11 309	GD. KP.	81
"	Montblanc	8	39 044	212	15	492	2 624 774	429	4 013	307 915	3 394	11 996	GD.	58
"	Wellhorn	8	32 464	180	3	393	1 895 549	358	2 285	287 472	3 060	10 978		47

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
334	H. V.	Sentis	8	34 984	140	—	375	2 335 798	368	4 454	314 280	3 372	12 038	
335	"	Eiger	8	28 366	275	21	275	1 591 306	297	3 176	263 792	2 292	13 254	GD.
358	"	Auersberg	8	34 482	155	40	430	1 887 057	357	3 336	283 405	2 445	12 687	
359	"	Colmberg	8	27 757	707	—	276	2 037 526	351	2 352	211 469	1 762	13 878	LRD. LDD.
360	"	Kahlenberg	8	19 774	269	—	342	1 159 085	275	3 618	222 420	2 059	11 028	LRD. ChZ.
361	"	Greifenstein	8	26 508	559	3	254	1 915 110	328	4 146	193 704	1 601	10 843	LRD. LDD.
362	"	Katzenstein	8	17 680	198	—	311	1 100 891	261	4 944	214 295	2 871	9 996	RCh. ChZ. LRD.
363	"	Sandberg	8	22 634	473	—	191	1 632 388	269	3 401	213 998	1 758	11 844	
227	"	Keilberg	4	30 547	365	17	270	2 228 776	409	996	122 327	1 010	4 331	LRD. LDD.
613	"	Waldstein	4	29 941	357	1	309	2 164 776	372	1 030	118 328	1 093	3 171	
617	"	Titlis	4	44 012	261	43	369	2 841 809	512	872	169 972	1 365	5 232	GD.
620	"	Silberhorn	4	25 337	95	478	1 717	810 177	405	582	90 025	2 836	2 430	WW. LZ.
626	"	Aarjoch	4	42 970	31	10	436	2 472 108	460	1 135	165 812	1 471	5 352	
715	"	Riesenberg	2	43 459	221	22	470	2 512 469	438	1 022	49 561	456	893	GD.
716	"	Stürmer	2	37 742	—	—	374	2 112 243	379	1 693	41 137	409	1 669	
717	"	Wieselstein	2	33 093	184	15	417	1 843 285	328	1 770	41 539	380	1 413	
718	"	Hekla	1	29 840	263	42	522	1 795 763	457	730	30 747	529	139	RCh. ChZ.
719	"	Hohentwiel	1	30 364	1 449	23	548	1 812 588	475	602	24 201	314	244	ChZ. ZH. LZ.
736	"	Känzli	1	30 214	478	—	388	1 660 114	365	741	—	—	189	
737	"	Karwendel	1	26 054	414	33	371	1 402 071	384	861	—	—	252	ZH. ChZ. LZ.
738	"	Jochalm	1	29 585	623	32	441	1 630 241	436	596	18 737	279	52	
739	"	Stromberg	1	29 936	605	40	459	1 642 667	448	549	18 212	362	77	
322	Schw. V.	Pilatus	15	36 000	1 218	65	494	1 852 687	526	217	452 863	6 942	23 235	ZH. RE. LZ.
323	"	Furka	15	27 796	777	59	384	1 483 945	410	2 941	434 175	4 007	22 260	
324	"	Harz	15	32 053	249	34	1 514	1 597 826	449	4 609	436 551	7 981	20 002	WW.
325	"	Monte Rosa	15	35 958	1 034	61	491	1 840 216	550	301	450 741	4 267	24 694	ZH. RE. LZ.
326	"	Wetterhorn	15	38 856	1 086	42	484	2 031 358	536	62	458 111	5 261	24 053	
327	"	Bernina	15	31 849	189	16	827	1 766 722	460	1 054	449 990	5 032	24 632	RE.
328	"	Schreckhorn	15	23 224	21	15	587	1 542 677	351	4 849	388 524	8 184	31 601	LCh. RCh. BtzFl.
329	"	Zermatt	15	20 512	552	63	452	1 262 455	300	5 497	429 056	7 125	26 815	LCh.
330	"	Tödi	15	29 706	—	26	719	1 943 795	425	3 347	297 869	4 498	18 351	LCh. RCh. HWCh.
331	"	Grimsel	15	34 322	2 129	87	672	1 985 294	459	3 572	303 494	5 463	20 167	LCh. LZ.
369	"	Rothhorn	14	16 353	846	—	1 082	1 106 662	271	4 764	377 592	8 584	27 023	HWCh. StE.
370	"	Burgberg	14	30 378	427	48	751	1 846 257	460	1 259	363 127	10 831	26 565	HWCh. StE. GlG.
371	"	Wendelstein	14	21 782	1 311	—	1 431	1 475 491	393	976	364 581	9 593	27 279	HWCh. StE.
372	"	Borsberg	14	25 389	455	44	597	1 566 764	395	3 168	355 129	7 856	24 335	
373	"	Scheibenberg	14	23 576	182	99	654	1 535 700	359	5 490	344 658	5 136	16 609	LCh. RCh. WW.
374	"	Gemmi	14	28 231	542	36	906	1 607 968	417	1 835	294 584	5 188	21 003	GlG. DCh. StE.
375	"	Watzmann	14	34 882	75	20	497	1 941 465	490	1 484	395 559	6 404	28 815	DCh. GlG. ChZ.
416	"	Albis	13	37 036	36	17	537	2 038 520	547	363	377 924	6 659	25 511	
417	"	Winterberg	13	34 214	3	42	907	2 153 010	519	1 386	300 214	4 747	15 440	LCh. RCh.
418	"	Drachenfels	13	35 343	878	73	440	1 835 887	523	936	451 802	4 158	16 016	ZH. RE. LZ.
419	"	Brocken	13	23 078	951	23	262	1 187 123	339	660	404 351	3 682	17 083	
447	"	Rolandseck	13	35 228	104	23	534	1 948 625	503	906	360 241	5 850	26 103	DCh. GlG. ChZ.
448	"	Loreley	13	33 513	931	67	487	1 711 082	486	556	323 270	4 835	15 752	ZH. RE. LZ.
449	"	Gaisberg	13	33 570	796	52	451	1 733 187	492	530	391 498	5 414	15 756	
450	"	Hirtstein	13	31 012	160	21	423	1 699 738	492	1 911	362 977	5 641	26 117	DCh. GlG. ChZ.
451	"	Arlberg	12	36 602	240	296	809	1 764 560	531	706	333 240	8 283	15 563	ZH. WW.
452	"	Brenner	12	23 264	498	49	449	1 299 923	347	1 903	258 673	4 734	16 585	
453	"	Donnersberg	12	21 382	990	19	417	1 267 274	319	1 659	265 827	4 001	11 518	ZH. ChZ. LZ.
454	"	Eifel	12	13 928	683	—	297	800 813	226	1 751	290 121	5 840	15 645	
455	"	Forstenberg	12	28 990	152	285	673	1 389 250	416	2 459	315 293	7 176	16 064	ZH. WW.
456	"	Grenzhorn	12	20 199	923	59	386	1 193 937	299	2 343	321 313	6 433	17 754	ChZ. ZH. LZ.
457	"	Hohe Salve	12	32 445	159	209	729	1 582 462	451	1 789	318 524	5 451	15 446	ZH.
458	"	Hohe Göll	12	18 616	47	120	478	896 293	309	1 550	293 080	6 136	16 041	ZH. WW.
459	"	Karst	12	31 713	101	270	711	1 521 195	493	1 849	315 797	7 261	14 432	ZH.
460	"	Martinswand	12	12 394	621	—	276	753 161	188	1 762	305 521	5 620	15 637	ChZ. ZH. LZ.
516	K. V.	Arnberg	18	15 453	3 013	20	218	727 758	226	453	468 314	—	37 341	NW. LRD.
517	"	Balmhorn	18	30 775	85	70	338	2 265 612	371	1 132	469 769	—	45 044	LRD. LDD.
518	"	Beatenberg	18	29 999	738	44	465	1 925 625	422	1 374	489 145	—	41 643	RCh. LRD. LDD.
519	"	Hasliberg	18	22 761	1 092	13	290	1 598 650	280	2 129	464 982	—	39 288	
514	"	St. Bernhard	17	15 531	4 750	17	85	1 136 760	219	409	510 669	—	40 345	LRD. LDD.
515	"	Dachstein	17	22 281	450	11	236	1 564 185	273	2 749	509 369	—	39 529	
520	"	Bieberstein	17	20 681	392	2	219	1 495 571	241	2 540	516 170	—	41 721	RCh. LRD. LDD.
521	"	Blümlisalp	17	12 280	209	—	118	911 514	172	6 947	474 461	—	38 674	
522	"	Kynast	17	17 674	380	—	154	1 243 077	208	3 737	556 000	—	34 664	LRD. LDD.
523	"	Plassenstein	17	30 363	532	47	294	2 239 790	381	778	471 889	—	37 068	
524	"	Daubenhorn	17	29 543	177	35	370	2 155 392	393	1 895	464 005	—	35 716	

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.		Tage.
K. V.	Distelalp	17	21 991	241	67	230	1 626 715	265	2 699	497 977	—	39 055	LRD. LDD.	82
„	Thorstein	14	30 190	736	18	279	2 239 603	407	813	349 176	—	35 556		53
„	Kesselberg	14	19 653	927	17	205	1 374 133	290	2 239	334 391	—	38 294	LRD. LDD. RCh.	102
„	Dorenberg	13	16 048	339	—	128	1 164 796	231	6 292	386 676	—	27 222		197
„	Zwieselalp	13	31 420	664	58	357	2 290 000	455	1 623	360 083	—	30 453		64
Sigl V.	Tauern	12	31 302	581	—	365	2 347 754	428	498	336 236	—	28 919		93
„	Engelhorn	12	30 155	128	49	341	2 225 463	434	1 540	318 844	—	28 319	LRD. LDD.	71
„	Axenstein	12	27 535	617	49	293	2 016 131	375	1 464	342 296	—	28 708		82
„	Grindelwald	12	30 780	665	12	294	2 282 954	413	1 940	352 272	—	29 478		53
„	Etzelstock	12	20 832	—	—	250	1 503 521	281	5 180	339 288	—	27 426		142
„	Hohenstaufen	12	27 632	307	9	268	2 085 381	358	2 088	353 096	—	28 202		83
„	Mont Cenis	12	25 783	655	12	357	1 790 554	386	3 157	329 727	—	27 179	LRD. RCh. LDD.	88
„	Rigi	12	27 506	660	4	306	2 013 437	362	2 055	308 691	—	27 497	LRD. LDD. LCh.	109
III. V.	Badelwand	10	37 821	205	230	781	1 818 032	588	296	318 975	7 893	9 984		16
„	Kyffhäuser	10	37 066	78	285	844	1 801 428	561	435	308 418	7 673	10 691		18
„	Gotzenalp	10	37 795	228	226	777	1 816 779	573	562	313 720	7 198	10 528	ZH.	16
„	Schwarzwald	10	38 786	131	271	824	1 902 252	555	88	309 359	7 346	10 581		—
„	Odenwald	10	35 635	74	254	885	1 706 904	530	429	292 102	7 496	11 883		20
„	Finsteraarhorn	10	28 214	170	32	313	2 067 029	422	2 137	277 413	3 441	15 927		73
„	Galmihorn	10	28 083	—	1	308	2 090 256	395	1 589	285 229	3 206	15 809		70
„	Zugspitz	10	31 296	252	27	368	2 283 893	482	1 466	286 825	3 331	16 564	LRD. LDD.	27
„	Glärnisch	10	33 922	72	21	406	2 456 850	461	996	258 008	3 094	21 248		29
„	Burgenstein	10	29 708	91	19	328	2 170 095	384	1 567	267 220	3 183	20 747		82
„	Doldenhorn	10	30 766	119	32	356	2 232 721	442	1 158	270 884	3 001	15 638		66
II. I. T.	Würschnitz	29	3 417	238	154	1 296	79 947	99	522	207 524	—	44 361	GP. LDD.	98
„	Schönbörnchen	28	3 061	122	251	2 403	71 571	147	265	159 757	—	48 823		20
„	Lugau	28	2 237	—	210	1 912	39 406	105	356	218 095	—	45 760	LDD.	28
„	Greiz	21	6 986	410	187	1 698	178 571	165	3 507	489 511	18 826	23 147	GP. LDD.	104
„	Brunn	21	2 914	230	299	2 641	52 012	133	768	409 613	15 774	21 691	LDD.	50
B. IIa. T.	Stollen	32	123	75	413	2 696	3 528	163	547	465 462	—	54 908	LRD.	35
„	Leder	32	122	78	322	2 549	1 490	143	1 090	470 797	—	53 671		60
II. IIIb. T.	Stahl	11	38 815	135	59	353	916 571	344	4 436	341 937	—	19 054	ChAA.	53
„	Granit	11	41 251	63	27	397	997 087	362	1 177	350 749	—	21 517		22
„	Marmor	11	30 793	1 491	652	765	648 109	314	3 149	326 431	—	19 523	ChAA. ZKl.	66
„	Gold	11	24 046	1 587	786	734	573 387	319	1 229	233 459	—	12 818		37
„	Kobalt	11	32 578	3 270	901	907	820 963	435	659	295 414	—	12 630	ChAA. RE.	27
„	Nickel	11	28 057	2 967	717	781	698 048	354	2 469	247 373	—	12 014		65
„	Arsen	11	21 138	1 104	418	531	417 658	218	1 737	337 961	—	23 447	ChAA. RtzFl.	61
„	Basalt	11	27 522	3 296	694	836	697 772	357	833	235 325	—	12 379	ChAA. RE.	34
„	Silber	11	27 344	327	135	323	646 862	253	3 772	307 958	—	14 497	ChAA. ZKl.	64
„	Kalk	11	45 768	54	53	433	1 079 781	423	1 430	265 756	—	14 379	ChAA.	32
„	Albit	11	26 022	1 297	463	631	550 789	260	4 077	312 757	—	20 584		86
„	Epidot	10	32 507	1 908	596	759	701 814	329	1 800	338 436	4 867	17 655		46
„	Topas	10	29 819	1 704	579	736	648 646	296	1 755	342 465	4 814	19 036	ChAA. ZKl.	48
„	Felsit	10	30 006	1 444	631	771	635 694	315	2 487	294 429	5 719	18 545		67
„	Demant	10	28 590	1 717	604	669	600 729	295	2 115	314 707	6 665	18 016		58
„	Korund	10	25 001	1 348	459	659	539 002	268	2 984	334 586	5 304	17 844		77
Schw. IIIb. T.	Alabaster	12	32 787	93	22	783	641 039	292	1 506	184 554	—	14 747	NG.	69
	Granat	12	36 211	45	79	884	702 010	328	689	171 169	—	16 753		21
„	Saphir	12	23 127	3 469	532	381	474 296	210	3 584	195 621	—	16 558	ZKl. RHCh. ChAA.	90
„	Onyx	12	36 647	473	323	927	795 755	299	1 420	216 629	—	20 875		30
„	Opal	12	31 770	348	261	831	687 467	265	2 933	173 510	—	16 905	RHCh.	57
„	Jaspis	12	31 073	280	236	799	677 900	237	1 166	197 940	—	18 762		84
II. IVb. T.	Schwarzenberg	30	8 526	420	206	421	172 158	120	152	325 090	—	55 227	ZKl. NG.	16
„	Schneeberg	27	15 990	106	756	1 730	218 810	248	325	375 138	32 253	45 224	SchN.	22
„	Neustädtel	27	12 184	214	528	1 393	166 230	177	313	313 502	27 741	47 541		14
„	Hercules	24	12 073	201	891	605	229 329	201	613	55 364	52 151	28 842	ZKl.	39
II. IVbb. T.	Wildeck	22	19 064	1 286	364	688	406 723	201	1 463	483 820	22 164	36 864	RHCh. ZKl.	68
II. V. T.	Knappe	14	165	29	296	3 133	5 690	172	860	42 495	38 995	16 901	DCh. BD.	35
„	Schacht	14	830	263	516	3 165	30 967	221	204	40 576	37 017	21 082	DCh. ACh. RCh.	4
„	Wetter	14	10 954	1 270	946	1 733	581 784	188	1 933	158 129	33 248	16 821	LZ. GM. PIG.	68
„	Hunt	14	9 395	2 793	345	2 010	383 612	271	253	100 351	27 174	19 984	SZ. ZH. NG.	3
„	Tiefbau	14	11 596	1 174	894	1 472	607 988	186	1 570	133 027	29 281	16 119	LZ. GM. PIG.	59
„	Kohle	13	13 778	1 303	978	1 597	698 133	219	1 055	137 544	30 616	15 953	LZ. GM.	46
„	Adhäsion	13	7 614	2 722	364	1 815	321 927	216	1 220	72 854	25 830	15 926	SZ. NG.	35
„	Kraft	13	109	—	312	3 324	3 628	155	49	3 165	37 240	16 818	BD. DCh.	2
„	Leistung	13	8 176	2 801	336	1 928	340 028	243	41	88 234	26 746	16 542	SZ. ZH.	1
„	Eisen	13	6 966	2 397	242	2 133	298 348	214	642	63 555	27 071	14 388	SZ. ZH. NG.	18

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Nr.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Lokomotiven- Reserve-	Lokomotiven- Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	verbraucht Reparaturkosten für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung im Rangirdienste geleistet	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung an Reparaturkosten beansprucht	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	
65	II. V. T.	Kaue	13	103	11	301	3 176	3 162	168	152	8 854	36 870	15 704	DCh.
69	"	Fahrt	13	11 397	1 335	1 141	1 608	593 442	186	1 073	139 389	30 525	15 635	LZ.
213	"	Morgengang	13	113	18	370	3 031	2 481	156	992	5 347	38 130	17 597	DCh.
420	"	Schlägel	13	82	14	288	3 028	2 477	154	950	2 478	38 206	17 574	DCh. BD.
218	"	Bohrer	12	13 603	1 496	1 081	2 229	720 458	252	107	114 009	24 711	12 982	LM. PlG.
219	"	Rolle	12	7 940	2 136	247	1 787	328 454	213	313	96 530	22 687	14 311	SZ. ZH. LZ.
221	"	Meisel	12	8 338	2 099	263	1 889	354 361	219	1 865	78 175	19 987	12 165	
223	"	Seil	12	7 208	2 226	198	1 565	297 150	204	1 644	78 667	20 505	12 554	SZ. ZH. NG.
224	"	Haspel	12	3 776	1 438	145	942	159 980	118	289	95 355	22 490	13 907	
18	"	Compass	9	8 972	2 752	248	2 050	377 130	263	581	71 581	16 272	10 856	SZ. ZH.
19	"	Magnet	9	9 012	2 858	347	2 081	380 985	257	118	72 168	15 261	11 315	
20	"	Kobold	9	220	17	314	3 318	6 537	175	91	763	28 642	11 595	DCh.
21	"	Gnom	9	182	18	313	3 347	6 116	182	41	772	28 071	11 208	
70	"	Arbeit	9	2 170	551	443	2 316	57 169	169	560	80 905	13 839	12 633	StE. ACh.
71	"	Gestänge	9	944	261	489	2 878	35 728	194	1 992	51 314	18 213	12 458	LCh. ChAA.
72	"	Basis	9	8 928	2 402	251	1 952	372 189	249	481	73 518	16 352	10 046	SZ. ZH.
220	"	Dynamit	9	6 335	1 542	157	1 327	266 166	169	100	11 527	21 805	11 878	SZ. ZH. NG.
627	"	Steiger	9	7 453	1 093	455	1 915	183 197	179	2 214	87 486	14 353	10 248	StE.
635	"	Glocke	9	8 954	1 486	595	2 656	225 048	236	650	69 663	16 077	12 808	
636	"	Halde	9	6 671	1 451	518	1 677	172 334	163	1 663	54 552	16 122	11 789	StE. LW. HWCh.
616	"	Berggeist	8	15 709	289	22	2 424	878 445	319	3 470	48 083	14 719	9 683	PlG.
*746	"	Concordia	3	22 500	143	511	964	1 281 169	287	1 335	47 249	1 737	2 028	GM.
*747	"	Die Harth	2	25 163	217	505	1 081	1 386 324	308	957	30 741	1 158	486	
628	W. VII. T.	Grube	12	8 566	342	191	1 599	229 810	154	795	23 775	—	17 937	
629	"	Kunst	12	8 364	204	179	1 656	219 955	151	559	30 186	—	15 950	GP.
630	"	Blende	12	10 786	190	251	1 992	282 515	204	505	23 269	—	14 959	
631	"	Curve	12	9 859	224	206	1 949	263 895	195	586	30 089	—	16 216	
*742	Schl. VII. T.	Zwenkau	13	24 403	102	10	440	186 165	128	2 531	186 611	6 085	15 249	
*743		Wiprecht von Groitzsch	13	20 772	1 746	301	756	690 422	207	2 386	263 330	8 124	17 049	GM.
*744	"	Lucka	12	24 050	672	62	434	233 591	152	2 085	235 681	7 079	12 937	
*745	"	Gaschwitz	12	6 714	435	49	272	47 577	53	7 038	212 460	6 892	12 199	
688	Cr. VII. T.	Sauger	13	124	—	181	1 811	3 126	89	593	50 519	—	12 012	LRD. LDD.
689	"	Klappe	13	1 415	11	220	2 027	23 217	106	642	41 427	—	11 424	LDD.
30	II. VII. T.	Dante	4	2 141	1 366	253	2 437	62 046	125	314	12 081	8 593	1 980	BD.
31	"	Goethe	4	2 933	—	277	2 537	52 170	126	355	16 527	6 764	2 396	LDD.
32	"	Schiller	4	201	14	295	2 764	3 911	121	437	13 011	8 243	2 030	LDD. LRD.
34	"	Gellert	4	9 844	1 026	196	1 980	159 137	145	558	20 221	6 874	3 052	PB. GD.
40	"	Uhland	4	8 782	118	393	2 230	170 519	156	861	7 388	8 298	4 422	StE. HWCh. RCh.
614	"	Herder	4	7 850	117	—	204	146 886	59	948	20 569	6 835	4 175	HWCh. StE. OP.
615	"	Körner	4	9 624	184	232	1 623	234 216	149	349	45 042	4 386	3 420	PlG. HWCh. StE.
619	"	Schlömilch	3	7 186	771	222	243	85 356	78	434	34 207	1 118	595	JS. ZKl.
633	"	Iffland	3	14 493	200	1 041	977	212 792	162	694	34 547	2 209	301	ZKl.
6	"	Scheffel	1	42 005	76	40	796	696 208	288	441	22 330	413	358	StE. HWCh.
35	"	Bürger	1	39 350	44	36	740	632 805	262	1 027	21 203	407	464	
** 28	"	Voss	unter 1	5 150	723	123	1 636	145 961	108	173	—	—	—	GD.
** 38	"	Gottsched	"	2 495	1 134	154	1 688	72 440	101	185	—	—	—	DCh.
** 46	"	Hegel	"	61	7	253	2 242	2 061	110	46	—	—	—	LRD. LDD.
** 86	"	Laube	"	107	106	222	2 074	3 646	99	142	—	—	—	
**545	"	Holtei	"	2 030	84	190	1 846	39 122	100	75	—	—	—	LDD.
**547	"	Hebbel	"	—	87	206	1 714	—	63	249	—	—	—	BD.
**549	"	Freytag	"	18 460	100	37	334	310 549	127	85	—	—	—	HWCh. StE.
**621	"	Zschokke	"	58	98	184	1 707	1 403	83	82	—	—	—	LRD. LDD.
**622	"	Kotzebue	"	95	91	170	1 621	3 332	78	37	—	—	—	
**625	"	Heine	"	177	260	162	1 703	4 782	57	51	—	—	—	GD.
706	II. VII. T. 8.	Berggiesshübel	6	18 169	190	1	482	274 100	161	2 006	129 447	3 270	7 474	PB.
707		Rottwerndorf	6	17 441	406	—	415	262 560	132	1 423	86 846	2 204	5 648	
713	"	Johanngeorgenstadt	3	28 073	112	—	738	263 336	215	713	60 471	1 605	3 217	JS.
714	"	Erla	3	17 061	138	—	444	159 822	149	821	37 817	889	3 262	
732	II. VII. T. 0.	Mülsen	1	42 481	29	942	522	225 654	181	432	1 114	22	338	ChZ. GlG.
733		Thurm	1	20 550	—	413	250	109 094	98	292	6 492	75	243	
235	II. VIIIb. T.	Döhlen	29	11 746	1 373	16	1 488	327 704	176	2 087	465 849	—	68 513	DCh.
237		Hainsberg	29	11 334	1 197	27	1 592	315 238	176	2 285	475 572	—	72 245	
239	"	Burgk	20	12 354	1 533	27	1 574	348 207	183	849	261 751	—	45 518	
—	IIz. 0.	Dampfwagen A	3	26 864	661	—	—	82 373	111	1 304	57 865	—	3 299	ZWEL. ZL. ZR.
	"	" B	3	23 810	448	—	—	72 848	97	1 465	50 601	—	3 164	
	"	" C	3	39 165	224	—	—	117 351	152	1 166	45 294	—	3 126	

*) Die Lokomotiven Nr. 742 bis mit 747 wurden am 1. Januar 1886 von der vormaligen Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn übernommen.
**) Die Lokomotive Nr. 28 kam im Monat März, Nr. 38, 46 und 86 im Monat April, Nr. 545, 547, 549 und 621 im Monat Mai, Nr. 622 und 625 im Monat Juni neu in den Dienst

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2. Gattung der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	5. Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	7. Lokomotiven-Reserve- (Dienststunden.)	8. Lokomotiven-Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	10. verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven (Tonnen.)	11. verbraucht: Reparaturkosten für Lokomotiven (Mark.)	12. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	13. im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	14. an Reparaturkosten beansprucht (Mark.)	15. Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden (Tage.)
	Hierüber:													
K. I. T.	Greif	38	—	83	123	986	—	41	33	396 228	—	69 617	BD.	4
H. I. T.	Zschopau . . .	34	—	—	169	1 377	—	56	81	384 069	—	50 764		2
H. II. T.	Wolf	35	15 970	162	90	1 426	394 108	224	806	515 166	—	76 727	OP. RCh.	22
„	Eber	35	8 891	318	233	1 676	232 188	172	1 089	721 200	—	70 093		42
	b) Lokomotiven für schmalspurige Bahnen.													
H.V.T.K.	———	5	19 774	24	—	621	369 540	143	91	59 518	1 007	6 269	WS.	—
„	———	5	25 433	14	—	198	260 730	134	174	40 598	1 261	4 536	HO.	—
„	———	5	14 455	42	—	504	280 750	109	121	57 143	924	4 929	WS.	—
„	———	4	20 628	—	—	175	209 855	112	186	54 807	529	6 102	HO.	—
„	———	3	4 226	—	—	30	40 034	26	1 662	34 492	663	2 618		67
„	———	2	8 680	1 848	6	242	114 808	55	1 637	24 633	623	851	ZH.	34
„	———	2	26 813	21	16	436	399 853	144	549	30 718	474	1 366		4
„	———	2	23 576	19	3	380	342 819	131	730	18 992	325	1 446	OD.	22
„	———	2	24 452	19	—	376	357 675	139	596	35 439	578	1 313		17
„	———	2	16 701	—	—	267	252 605	96	191	27 903	460	593		41
„	———	2	22 890	349	—	539	434 315	132	497	35 266	641	322		38
„	———	2	13 351	510	—	318	255 192	99	231	17 774	339	361	HRg.	58
„	———	2	6 240	204	—	134	119 538	41	21	17 345	336	819		—
„	———	2	7 996	62	2	196	134 395	44	46	28 198	591	1 048	KKk.	1
„	———	2	27 314	71	—	575	465 078	149	930	30 606	342	1 259	KKk. HK. ZH.	13
„	———	2	10 298	90	12	42	214 567	84	344	23 372	175	1 020	HK.	9
„	———	1	12 271	98	33	87	228 620	94	1 210	20 850	368	237	HK. OD. PW.	28
„	———	1	18 474	337	4	1 107	294 130	120	778	19 150	400	170	KKk. ZH.	17
„	———	1	26 177	3	—	31	354 247	136	754	17 818	513	90	ZH.	29
„	———	unter 1	5 784	20	2	21	108 610	51	193	—	—	—	HK. PW.	20
„	———	„	4 107	753	8	23	45 277	53	442	—	—	—	PW.	44
„	———	„	833	176	19	21	8 659	17	162	—	—	—		2
„	———	„	1 087	40	32	5	11 056	13	52	—	—	—	WR. HT.	—
„	———	„	620	43	22	7	4 277	11	71	—	—	—		—
Ug. VII. T. K.	———	14	351	13	3	11	5 515	2	1 470	6 160	935	5 253**	KKk.	86
Hth. P.K.	———	1	16 201	141	17	68	355 579	176	4 367	1 661	9	32	HK.	86
„	———	1	18 725	354	21	82	398 774	200	2 732	—	—	—		52
Hauptsumme pro 1886			18 034 285	931 773	258 182	748 240	638 891 246	222 027	1 218 595[2]	—	—	—	—	39 001
„ „ 1885			17 442 279	870 993	252 594	707 408	631 646 356	211 092	1 241 888	—	—	—	—	40 057
pro 1886 entfielen:														
auf die Staatsbahnen			17 866 088	920 150	256 753	741 147	634 032 250	220 288	—	—	—	—	—	—
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn			17 600	4 214	994	2 514	631 546	341	—	—	—	—	—	—
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn			139 408	6 385	435	3 693	3 818 412	1 247	—	—	—	—	—	—
„ „ Brückenbergschachtb. b. Zwickau			11 186	1 024	—	886	409 032	151	—	—	—	—	—	—
„ „ Buschtěhrader Bahn			3	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—
erdem haben fremde Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht			131 438	2 225	664	2 834	2 568 782	983	—	—	—	—	—	—
den Staatsbahnen wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht			17 997 526	922 375	257 417	743 981	636 601 032	221 271[1]	—	—	—	—	—	—

†) Von diesen ausrangirten Lokomotiven, welche wieder ersetzt und deshalb in den Bestandsnachweisungen nicht mit enthalten sind, wurden die Lokomotive Greif im Monat und Lokomotive Zschopau im Monat Juli zerschlagen.

*) Die Lokomotiven für schmalspurige Bahnen Nr. 23 bis mit 26 kamen im Monat Juni und Nr. 27 im Monat Juli neu in den Dienst.

**) Leistungen und Reparaturkosten vom Jahre 1882 an.

1) Einschliesslich 3 590 t Steinkohlen als Antheil für Heizung der Personenwagen durch Lokomotivendampf und 243 t (176 t für normalspurige Lokomotiven, 67 t für schmalspurige Lokomotiven) als Antheil für Lokomotivwasser-Beschaffung mittelst Ejector- bezw. Pulsometerbetriebes.

2) Ausserdem wurden noch 5 056 Mark für Unterhaltung des Lokomotiven-Zubehörs verwendet.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1. Nr.	2. Gattung	3. Namen der Lokomotiven	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
				Im Betriebsjahre wurden							Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung			Bemerkungen
				geleistet					verbraucht					Die Lokomotiven
				Lokomotiven-				Wagenachsen-	Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Lokomotiven	Reparaturkosten	überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Reparaturkosten beansprucht	liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).
				Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-							
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.	Kilometer.	Stunden.	Mark.	

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a) Altenburg-Zeitzer Bahn.

—	B. II.	Zeitz	14	27 791	464	60	1 533	1 100 675	348	772	288 771	12 069	26 563	AE.
—	„	Meuselwitz	14	18 386	574	41	1 011	742 198	241	5 505	314 648	13 901	22 134	
—	„	Wilhelm I.	14	23 496	545	139	1 291	902 555	297	1 592	319 332	13 388	22 309	
—	„	Herzog Ernst	14	5 495	620	575	490	161 022	83	7 939	258 017	15 156	19 441	
—	„	Rositz	11	10 904	2 219	920	1 479	846 908	211	2 272	176 981	14 055	17 372	
—	B. III b.	Rehmsdorf	3	12 355	1 326	264	1 036	463 206	186	1 832	60 700	3 282	2 567	
*—	B. V. T.	Molbitz	unter 1	4 571	253	7	278	222 985	80	243	—	—	—	
—	B. VII.	Kriebitzsch	6	21 555	443	53	367	149 400	106	597	151 809	1 106	5 131	
—	T. S.	Mumsdorf	3	26 643	215	1	476	183 870	131	1 549	86 739	950	2 083	
		Hauptsumme pro 1886		151 196	6 659	2 060	7 961	4 272 819	1 683	22 301[1])	—	—	—	—
		„ „ 1885		157 372	4 956	2 143	7 194	4 691 324	1 631	14 855	—	—	—	—
		pro 1886 entfielen:												
		I) auf die Altenburg-Zeitzer Bahn		151 140	6 627	2 060	7 961	4 270 984	1 682	—	—	—	—	—
		II) „ „ Staatsbahnen		56	32	—	—	1 835	1	—	—	—	—	—
		Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		17 600	4 214	994	2 514	631 546	341	—	—	—	—	—
		Auf der Altenburg-Zeitzer Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		168 740	10 841	3 054	10 475	4 902 530	2 023†	—	—	—	—	—

b) Zittau-Reichenberger Bahn.

—	B. II.	Rich. Hartmann	29	21	287	226	4 615	468	170	21	654 157	28 638	63 042	ZWEL.
—	„	Saturn	27	26 283	1 896	556	1 369	588 437	242	1 991	656 524	29 991	57 365	ZWEL. ZL. GD.
—	„	Mars	27	31 425	2 365	448	1 215	693 570	281	348	728 816	27 435	60 427	ZWEL. ZL. BE.
—	„	Neptun	27	25 194	2 177	256	922	560 875	287	2 101	735 547	27 110	62 796	ZWEL. ZL.
—	B. III b.	Jupiter	3	49 950	246	44	799	915 629	377	685	129 432	1 603	2 768	BE. ZL.
**—	„	Reichenberg	unter 1	35 425	498	46	559	664 245	236	188	—	—	—	BE. GD
		Hauptsumme pro 1886		168 298	7 469	1 571	9 479	8 422 724	1 543	5 334[2])	—	—	—	—
		„ „ 1885		144 436	7 449	1 408	9 611	2 965 974	1 371	5 233	—	—	—	—
		pro 1886 entfielen:												
		I) auf die Zittau-Reichenberger Bahn		36 916	5 296	907	6 645	855 777	561	—	—	—	—	—
		II) „ „ Staatsbahnen		131 382	2 173	664	2 834	2 566 947	982	—	—	—	—	—
		Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		139 408	6 385	435	3 693	3 818 412	1 247	—	—	—	—	—
		Auf der Zittau-Reichenberger Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		176 324	11 681	1 342	10 338	4 674 189	1 808††	—	—	—	—	—

*) Die Lokomotive Molbitz kam im Monat September neu in den Dienst.

**) Die Lokomotive Reichenberg kam im Monat März neu in den Dienst.

†) Einschliesslich 7 t Steinkohlen als Antheil für Lokomotivwasser-Beschaffung durch Ejectoranlage.

††) Einschliesslich 40 t Steinkohlen als Antheil für Heizung der Personenwagen durch Lokomotivendampf.

[1]) Ausserdem wurden noch 12 Mark für Gleiszins, Fracht und Unterhaltung des Lokomotiven-Zubehörs etc. verwendet.

[2]) Ausserdem wurden noch 359 Mark für Gleiszins, Fracht und Unterhaltung des Lokomotiven-Zubehörs etc. verwendet.

Durchschnittsleistung und **Durchschnittsverbrauch** der **Lokomotiven** der Staats-Eisenbahnen pro Stück und volles Jahr.

Verwendung.	Gattung.	Stückzahl: am Schlusse des Jahres.	Stückzahl: durchschnittlich (auf das volle Jahr reducirt).	Durchschnittsleistung pro Stück und volles Jahr: Nutz- (Kilometer)	Leer- (Kilometer)	Reserve- (Dienststunden)	Rangir- (Dienststunden)	Wagenachsenkilometer pro Nutzkilometer.	Durchschnittsverbrauch pro Stück und volles Jahr: Heizmaterial in Tonnen *) pro 1000 Nutzkilometer einschl.	pro 1000 Nutzkilometer ausschl.	pro 1000 Wagenachsenkilometer einschl.	pro 1000 Wagenachsenkilometer ausschl.	Reparatur-Kosten pro Stück (Mark.)	Reparatur-Kosten pro Lokomotiv- u. Rangirkilom. (1 Rangirdienststunde = 10 Kilom.) (Mark.)	Zeit in Tagen.
	I) nach den Gattungen:								Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.						
Hilfszug-Lokomotiven.	H. VI.	30	30,0	42 371,1	869,6	179,0	244,8	20,95	8,286	7,882	0,395	0,376	2 157,23	0,947	86,
	B. VI.	9	9,0	38 081,3	419,4	8,8	126,2	23,42	7,960	7,764	0,340	0,332	2 198,89	0,955	61,
	Hl. VI.	12	12,0	36 804,8	675,6	530,0	192,5	26,71	9,124	8,608	0,342	0,322	2 828,09	0,972	100,
	H. VI a.	12	11,2	25 330,3	1 678,1	421,4	697,2	19,44	8,724	6,997	0,449	0,360	2 549,64	0,975	76,
	B. VI a.	14	14,0	29 628,7	1 167,9	386,2	611,5	19,25	8,001	6,745	0,416	0,350	1 338,42	0,936	57,
	H. VI b.	4	2,2	36 784,5	795,5	475,0	386,4	20,96	8,872	8,131	0,423	0,388	844,09	0,920	46,
	K. VIII b.	8	8,0	39 142,4	909,1	522,1	12,0	22,90	11,005	10,682	0,480	0,466	2 445,75	0,961	56,
Personen- und Güterzug-Lokomotiven.	H. III a.	1	1,0	16 853,0	2 985,0	1 365,0	1 261,0	20,33	12,639	7,417	0,622	0,365	2 016,00	0,962	53,
	W. III a.	2	2,0	17 198,5	3 328,5	1 393,5	1 346,5	20,45	12,995	7,559	0,636	0,370	1 475,00	0,942	58,
	B. III a.	1	1,0	17 570,0	3 755,0	1 405,0	1 336,0	20,35	12,692	7,285	0,624	0,358	1 249,00	0,936	54,
	H. III.	66	66,0	23 170,6	1 590,9	381,5	1 123,6	35,17	11,512	8,884	0,327	0,253	2 330,50	0,965	64,
	H. III b.	42	42,0	34 441,9	1 843,1	446,0	754,0	26,67	10,235	8,861	0,384	0,332	1 054,36	0,924	39,
	K. III.	7	7,0	41 631,1	66,1	32,4	177,3	22,87	8,071	7,872	0,258	0,249	2 979,86	0,969	55,
	K. III b.	14	14,0	29 878,7	1 224,0	304,9	981,1	33,47	11,779	10,028	0,352	0,300	586,43	0,914	22,
	Schw. III b.	32	32,0	30 689,2	1 050,0	683,0	908,5	21,71	9,985	8,234	0,460	0,379	813,03	0,920	32,
	Hl. III b.	15	15,0	30 104,0	1 933,2	491,9	737,0	25,36	11,075	9,489	0,437	0,374	914,53	0,923	33,
Lokomotiven für gemischte Züge.	C. I.	1	1,0	3 093,0	726,0	388,0	2 105,0	20,79	39,767	7,759	1,913	0,373	1 347,00	0,954	20,
	H. II.	83	81,9	15 423,9	1 340,9	429,7	1 575,1	45,39	15,504	10,341	0,342	0,228	1 111,26	0,924	38,
	W. II.	2	2,0	2 443,0	2 345,0	310,5	2 445,5	41,56	71,429	22,513	1,721	0,543	1 176,50	0,940	30,
	B. II.	2	2,0	3 450,0	169,0	365,5	2 591,5	46,24	56,087	22,519	1,213	0,483	562,50	0,919	16,
	B. II a.	4	3,6	1 669,4	647,5	359,2	2 123,9	31,26	80,200	21,731	2,566	0,676	318,89	0,914	19,
	K. II.	29	29,0	26 328,0	1 639,5	618,3	1 010,6	25,96	10,464	8,190	0,403	0,315	1 969,90	0,952	62,
	Schl. II.	8	8,0	19 591,4	851,1	157,9	1 185,0	54,93	13,437	10,540	0,245	0,192	2 295,38	0,971	73,
	H. IV b.	20	20,0	10 686,7	440,8	347,8	1 693,0	28,28	19,871	12,459	0,703	0,441	1 643,15	0,959	47,
	H. V a.	4	4,0	6 319,8	1 765,0	197,0	1 705,8	32,46	22,667	9,415	0,698	0,290	1 205,25	0,948	17,
	H. VII.	22	22,0	17 833,6	3 585,3	639,2	1 130,4	21,98	15,915	11,648	0,720	0,530	1 796,41	0,955	52,
	Schw. VII.	10	10,0	5 844,7	3 808,7	736,3	1 889,4	33,07	40,498	21,832	1,225	0,660	1 725,40	0,960	47,
Nutzzug-Lokomotiven.	H. V.	112	112,0	25 723,6	1 199,6	179,7	673,4	54,41	14,764	13,329	0,271	0,245	1 833,38	0,954	54,
	Schw. V.	35	35,0	28 382,7	553,3	66,9	623,1	55,53	14,829	13,779	0,267	0,248	2 012,69	0,957	51,
	K. V.	16	16,0	22 915,2	920,3	26,2	249,1	70,80	13,184	12,519	0,186	0,177	2 363,66	0,990	89,
	Sigl V.	8	8,0	27 690,6	451,6	16,9	309,3	73,42	13,710	13,150	0,187	0,179	2 240,25	0,972	90,
	Hl. V.	11	11,0	33 553,8	129,1	127,1	562,7	60,54	14,612	13,822	0,241	0,228	974,82	0,925	37,
Tender-Lokomotiven.	H. I. T.	5	5,0	3 723,0	200,0	220,2	1 990,0	22,64	34,884	11,013	1,540	0,486	1 083,60	0,945	60,
	B. II a. T.	2	2,0	122,5	76,5	367,5	2 622,5	20,48	—	—	—	—	818,50	0,931	47,
	H. III b. T.	16	16,0	30 578,6	1 482,0	485,9	642,8	22,84	10,516	9,153	0,460	0,401	2 256,81	0,959	52,
	Schw. III b. T.	6	6,0	31 935,8	784,7	242,2	767,5	20,76	8,512	7,265	0,410	0,350	1 883,00	0,947	58,
	H. IV b. T.	4	4,0	12 193,3	235,3	595,3	1 037,3	16,13	15,295	10,867	0,948	0,674	350,75	0,915	22,
	H. IV bb. T.	1	1,0	19 064,0	1 286,0	364,0	688,0	21,33	10,543	8,393	0,494	0,393	1 463,00	0,954	68,
	H. V. T.	33	33,0	7 435,0	1 230,5	437,2	2 168,2	46,81	28,143	14,004	0,608	0,304	892,58	0,929	32,
	W. VII. T.	4	4,0	9 393,8	240,0	206,8	1 799,0	26,51	18,736	10,140	0,701	0,382	611,25	0,922	40,
	Schl. VII. T.	4	4,0	18 984,8	738,8	105,5	475,5	15,25	7,111	5,781	0,466	0,379	3 510,00	0,143	125,
	Cr. VII. T.	2	2,0	769,5	5,5	200,5	1 919,0	17,12	—	—	—	—	617,50	0,931	29,
	H. VII. T.	21	17,6	9 831,9	375,3	266,3	1 880,5	17,56	15,008	6,293	0,854	0,358	428,58	0,915	18,
	H. VII. T. S.	4	4,0	20 186,0	211,5	0,3	519,8	11,89	8,137	6,997	0,685	0,589	1 240,75	0,948	59,
	H. VII. T. O.	2	2,0	31 515,5	14,5	677,5	386,0	5,31	4,426	3,586	0,833	0,675	362,00	0,910	20,
	H. VIII b. T.	3	3,0	11 811,3	1 367,7	23,3	1 551,3	27,97	15,093	8,946	0,540	0,320	1 740,33	0,961	55,
Dampfwagen.	Hz. O.	3	3,0	29 946,3	444,3	—	—	3,03	4,007	3,940	1,321	1,299	1 311,67	0,943	68,
Lok. für Normalsp.	H. V. T. K.	24	21,6	15 841,7	219,6	7,4	293,3	15,61	6,234	5,629	0,402	0,362	540,19	0,928	20,
Lok. für Schmalsp.	Hg. VII. T. K.	1	1,0	351,0	13,0	3,0	11,0	15,71	5,698	5,698	0,363	0,363	1 470,00	3,101	36,
Lok. für Bahnen.	Hth. F. K.	2	2,0	17 463,0	247,5	19,0	75,0	21,60	10,766	10,565	0,498	0,489	3 549,50	0,192	69,
	II) nach der Verwendung:														
	a) auf normalspurigen Bahnen:														
	Nutzzug-Lokomotiven	89	86,4	36 436,2	950,7	314,4	325,4	21,86	8,657	8,020	0,396	0,367	2 166,22	0,953	75,
	Personenzug-Lokomotiven	180	180,0	28 822,1	1 533,3	462,2	923,5	28,36	10,674	8,824	0,376	0,311	1 517,31	0,938	46,
	Lokomotiven für gemischte Züge	185	183,5	15 771,9	1 662,7	471,8	1 482,6	35,88	15,246	10,411	0,428	0,290	1 454,79	0,948	45,
	Schnellzug-Lokomotiven	182	182,0	26 547,8	953,3	134,2	603,7	57,22	14,398	13,288	0,255	0,234	1 880,42	0,956	57,
	Tender-Lokomotiven	107	103,6	14 287,9	848,6	347,5	1 544,5	24,08	14,246	9,010	0,592	0,374	1 186,91	0,939	41,
	Dampfwagen	3	3,0	29 946,3	444,3	—	—	3,03	4,007	3,940	1,321	1,299	1 311,67	0,943	68,
	Zurückgestellte Lokomotiven	4	3,1	8 019,7	181,6	198,4	1 762,9	25,19	19,830	10,916	0,787	0,398	648,66	0,925	22,
	Gesammtdurchschn. pro 1886	750	741,6	23 809,1	1 249,4	347,9	1 000,2	35,84	12,432	10,183	0,347	0,284	1 615,91	0,946	51,
	Gesammtdurchschn. pro 1885	749	731,1	23 417,6	1 185,6	345,2	959,9	36,58	12,215	10,016	0,334	0,274	1 676,98	0,949	53,
	1886 gegen 1885	+1	+10,5	+391,5	+63,8	+2,7	+40,3	−0,74	+0,217	+0,167	+0,013	+0,010	−61,07	−0,003	−1,
	b) auf schmalspurigen Bahnen:														
	Schmalsp. Lokomot. pro 1886	27	24,6	15 343,8	213,5	8,1	264,1	16,07	6,852	6,085	0,414	0,379	822,64	0,945	25,
	" " " 1885	22	19,6	16 411,1	213,5	11,3	285,4	16,50	6,093	5,521	0,369	0,335	811,58	0,942	41,

*) Einschliesslich des Verbrauches zur Dampfheizung der Personenwagen und zur Wasserbeschaffung mittelst Ejector- bezw. Pulsometerbetriebes.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

Lokomotiven-Leistungen und Heizmaterialverbrauch auf den Betriebslinien im Jahre 1886.

Betriebslinien.	Leistungen.						Verbrauch.				
	Lokomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Tonnen				
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	pro Nutzkilometer.	im Ganzen.	pro 1000 Nutzkilometer einschl.	pro 1000 Nutzkilometer ausschl.	pro 1000 Wagenachsenkilometer einschl.	pro 1000 Wagenachsenkilometer ausschl.
	Kilometer.		Dienststunden.				Verbrauch für Leerfahrten, Reserv und Rangirdienst.				
a) normalspurige Staatsbahnen.											
Leipzig-Zwickau	1 344 845	47 935	16 236	65 985	55 079 504	40,96	15 642	11,631	9,199	0,284	0,225
Zwickau-Hof	1 868 493	80 935	18 294	52 556	68 127 402	36,46	24 063	12,878	11,334	0,353	0,311
Leipzig-Borna-Chemnitz	555 915	29 049	3 232	19 273	21 880 886	39,36	7 012	12,612	10,809	0,320	0,275
Limbach-Wittgensdorf-Chemnitz	61 122	432	241	1 756	1 575 918	25,78	621	10,160	8,851	0,394	0,343
Rochlitz-Narsdorf-Penig	61 617	1 498	114	4 131	843 837	13,69	703	11,409	8,423	0,833	0,615
[1]) Röderau-Riesa-Chemnitz	570 332	29 060	6 812	20 149	22 580 095	39,59	7 311	12,819	10,001	0,324	0,275
[*]) Chemnitz-Zwickau	761 099	31 849	5 757	25 445	29 443 824	38,69	10 130	13,310	11,581	0,344	0,299
[2]) Höhlteich-Wüstenbrand-Chemnitz	165 073	3 269	653	7 448	7 988 767	48,40	2 261	13,697	11,625	0,283	0,248
[3])Stollberg-St. Egidien	116 022	4 012	1 697	8 970	3 707 004	31,95	1 503	12,954	9,291	0,405	0,291
[**]) Glauchau-Gössnitz-Gera	375 632	15 737	3 862	18 969	11 505 769	30,63	4 164	11,085	8,591	0,362	0,280
Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	50 239	67	—	1 312	472 599	9,41	406	8,081	6,967	0,859	0,741
[4]) Schwarzenberg-Zwickau	303 775	23 315	5 816	25 477	11 773 051	38,76	4 932	16,236	12,925	0,419	0,310
Schneeberg-Niederschlema	28 174	83	1 284	3 122	384 726	13,66	424	15,049	9,654	1,102	0,707
Reichenbach-Plauen-Eger	602 815	41 854	11 548	13 113	19 253 938	31,94	7 441	12,344	10,808	0,386	0,338
Herlasgrün-Falkenstein	64 682	289	74	1 585	950 551	14,70	557	8,611	7,529	0,586	0,513
Annaberg-Chemnitz	344 817	19 756	6 079	9 997	9 999 652	29,00	4 054	11,757	9,994	0,405	0,345
Weipert-Annaberg	41 271	446	1 256	1 866	989 514	23,98	532	12,890	10,467	0,538	0,437
Rosswein-Hainichen-Chemnitz	159 820	4 351	2 588	5 290	4 283 480	26,80	1 620	10,136	8,359	0,378	0,312
[5]) Dresden-Chemnitz	1 135 773	195 901	34 030	63 864	39 180 565	34,50	19 781	17,416	13,773	0,505	0,399
Bodenbach-Dresden	1 014 675	16 067	15 865	58 818	60 900 551	60,02	13 903	13,702	10,938	0,228	0,182
Görlitz-Dresden	1 310 309	111 275	24 379	67 178	47 579 027	36,31	15 399	11,752	8,899	0,324	0,245
Kamenz-Arnsdorf-Pirna	330 947	32 071	8 005	13 988	11 886 680	34,41	4 918	14,860	12,250	0,432	0,356
Zittau-Herrnhut-Löbau	155 579	1 651	714	2 516	2 090 254	13,44	947	6,087	5,283	0,453	0,393
Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau	281 549	3 886	1 316	9 210	4 937 543	17,54	2 033	7,221	5,697	0,412	0,325
Bischofswerda-Zittau	377 742	11 657	3 422	18 658	9 998 396	26,47	3 751	9,930	7,550	0,375	0,285
Leipzig-Riesa-Dresden	1 630 455	66 600	20 650	68 189	71 805 290	44,04	19 704	12,085	9,927	0,274	0,225
Grossenhain-Priestewitz	53 235	882	1 092	9 510	1 390 867	26,13	969	18,202	10,219	0,697	0,391
Leipzig-Döbeln-Dresden	894 023	18 716	16 231	39 160	30 560 347	34,18	10 613	11,871	9,640	0,347	0,282
Nossen-Freiberg-Moldau	280 636	16 613	2 962	9 160	9 733 566	34,68	3 409	12,147	10,327	0,350	0,298
Elsterwerda-Riesa-Nossen	186 003	1 373	1 415	5 656	6 207 986	33,38	1 862	10,011	8,570	0,300	0,257
Neumark-Greiz	84 645	1 038	761	2 410	1 827 774	21,59	835	9,865	8,459	0,457	0,392
Wolfsgefärth-Weischlitz	209 079	1 869	4 580	10 229	6 615 111	31,64	2 379	11,378	8,930	0,360	0,282
Werdau-Weida-Mehltheuer	290 866	2 725	2 819	13 627	8 790 344	30,22	4 099	14,092	11,913	0,466	0,394
Chemnitz-Aue-Adorf	497 435	40 324	7 188	11 956	11 352 286	22,82	5 434	10,924	9,308	0,479	0,408
Zwota-Klingenthal	56 904	3 806	3 093	2 371	1 068 200	18,77	729	12,811	9,911	0,682	0,528
Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz	232 084	11 859	4 985	5 677	4 770 164	20,55	2 624	11,306	9,708	0,550	0,472
Reitzenhain-Flöha-Chemnitz	250 604	20 172	7 114	8 985	9 113 517	36,37	2 979	11,887	9,561	0,327	0,263
Olbernhau-Pockau	28 019	131	18	1 773	670 147	23,92	369	13,170	10,457	0,551	0,437
Bautzen-Schandau	297 631	16 433	1 690	8 725	5 525 939	18,57	3 408	11,450	9,861	0,617	0,531
Neustadt-Dürrröhrsdorf	46 524	249	69	1 211	584 683	12,57	410	8,813	7,652	0,701	0,609
Glauchau-Wurzen	284 678	1 484	7 161	8 158	6 933 561	24,36	2 567	9,017	7,398	0,370	0,304
Plagwitz-Gaschwitz	22 433	802	343	4 387	1 169 237	52,12	505	22,511	13,819	0,432	0,265
[6]) Gaschwitz-Meuselwitz	147 760	4 940	1 772	4 563	4 830 890	32,69	1 394	9,434	7,782	0,289	0,238
Pirna-Berggiesshübel	44 738	663	—	1 062	671 092	15,00	363	8,114	7,041	0,541	0,469
Normalspurige Bahnen zus.	17 620 069	917 124	257 217	737 485	630 534 534	35,79	218 760	12,415	10,175	0,347	0,284

[*]) Mit Einschluss von 86 034 Lokomotiven-Nutzkilometer, 25 Lokomotiven-Leerkilometer und 190 836 Wagenachsenkilometer } der Omnibuszüge Zwickau-Meerane-
[**]) „ „ „ 28 462 „ — „ „ 150 816 „ } Gössnitz.
[1]) Mit Einschluss der in den Werkstättenzügen geleisteten 3 719 Lokomotiven-Nutzkilometer, 253 Lokomotiven-Leerkilometer und 136 905 Wagenachsenkilometer.
[2]) „ „ „ auf der Strecke Wüstenbrand-Chemnitz geleisteten 78 317 Lokomotiven-Nutzkilometer 447 Lokomotiven-Leerkilometer 4 049 879 Wagenachsenkilometer
„ „ „ „ Kohlenbahn bei Lugau „ 8 056 „ „ 2 267 „ „ 226 961 „
[3]) „ „ „ „ „ „ Oelsnitz b. L. „ 21 157 „ „ 2 313 „ „ 507 372 „
[4]) „ „ „ „ „ „ Zwickau „ 47 941 „ „ 12 141 „ „ 2 234 961 „
[5]) „ „ „ „ „ „ Dresden „ 65 536 „ „ 11 902 „ „ 1 981 361 „
[6]) „ „ „ „ „ „ Meuselwitz „ 2 762 „ „ 16 „ „ 46 689 „

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

Betriebslinien.	Leistungen.						Verbrauch.				
	Lokomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Tonnen				
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	pro Nutzkilometer.	im Ganzen.	pro 1000 Nutzkilometer einschl.	pro 1000 Nutzkilometer ausschl.	pro 1000 Wagenachsenkilometer einschl.	pro 1000 Wagenachsenkilometer ausschl.
	Kilometer.		Dienststunden.				Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.				
b) schmalspurige Staatsbahnen.											
Wilkau-Saupersdorf	34 228	67	—	1 120	650 290	19,00	252	7,362	6,369	0,388	0,335
Hainsberg-Kipsdorf	62 968	650	71	279	1 322 484	21,00	592	9,402	9,227	0,448	0,439
Oschatz-Mügeln-Döbeln	93 323	58	19	1 484	1 376 867	14,75	523	5,604	5,122	0,380	0,347
Radebeul-Radeburg	42 481	1 063	—	991	809 045	19,04	271	6,379	5,603	0,335	0,294
Klotzsche-Königsbrück	44 739	184	5	1 048	756 942	16,92	251	5,610	4,895	0,332	0,289
Zittau-Markersdorf	39 339	2 139	10	1 097	525 440	13,36	218	5,542	4,525	0,415	0,339
Mosel-Ortmannsdorf	50 286	14	—	408	510 619	10,15	273	5,429	5,190	0,535	0,511
Potschappel-Wilsdruff v. 1. Octbr. an	6 232	87	22	36	82 015	13,16	68	10,911	10,591	0,829	0,805
„ „ während der Bauzeit	1 320	730	—	—	8 804	6,67	23	17,424	15,909	2,612	2,385
Wilischthal-Ehrenfriedersdorf	2 176	234	73	33	21 079	9,69	36	14,417	13,216	1,562	1,432
mit Zweigbahn Oberherold-Thum v. 15. Decbr. an	321	23	—	—	1 962	6,11					
Wilischthal-Ehrenfriedersdorf mit Zweigbahn während der Bauzeit	44	2	—	—	951	21,61	4	90,909	90,909	4,206	4,206
Schmalspurige Bahnen zus.	377 457	5 251	200	6 496	6 066 498	16,07	2 511	6,652	6,085	0,414	0,379
Normalspurige „ „	17 620 069	917 124	257 217	737 485	630 534 534	35,79	218 760	12,415	10,175	0,347	0,284
Se. der Staatsbahnen	17 997 526	922 375	257 417	743 981	636 601 032	35,37	221 271	12,295	—	0,348	—
c) normalspurige Privatbahnen.											
[1]) Altenburg-Zeitz	168 740	10 841	3 054	10 475	4 902 530	29,05	2 023	11,989	8,783	0,413	0,302
Zittau-Reichenberg	176 324	11 681	1 342	10 338	4 674 189	26,51	1 808	10,254	7,839	0,387	0,277

[1]) Einschliesslich der auf Kohlenzweig- etc. Bahnen geleisteten 27 898 Lokomotiven-Nutzkilometer, 2 933 Lokomotiven-Leerkilometer und 787 652 Wagenachsenkilometer.

Dresden,
Druck von C. Heinrich.

A.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

LOKOMOTIVEN

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b. Zittau-Reichenberger Bahn.

1888.

Bedeutung der Typen und Zeichen:

in Kolonne 3: C. = Compound- (Verbund-) Lokomotive,
T. = Tender-Lokomotive,
S. = Bezeichnung für Lokomotiven der normalspurigen Sekundärbahnen,
O. = Bezeichnung für Lokomotiven der Omnibuszüge,
K. = Bezeichnung für Lokomotiven der schmalspurigen Bahnen;

in Kolonne 4: † = mit Einrichtung zur Dampfheizung der Personenwagen,
⊙ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger,
⊕ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger und zur Dampfheizung der Personenwagen,
◎ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Körting,
⨯ = „ Dampfläutewerk,
⎍ = „ normaler Kuppelung zur direkten Wasserhebung,
❣ = „ Einrichtung zur Abgabe heissen Wassers,
♁ = „ Haspel für die Heberleinbremse,
♁̃ = „ Luftdruckbremseinrichtung;

in Kolonne 9: E. = Eisen,
St. = Stahl;

in Kolonne 29: K. = Kuppelachse,
T. = Treibachse.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung der Lokomotiven.	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Kessel. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Kessel. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Kessel. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Kessel. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Kessel. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Kessel. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Kessel. Rostfläche.
	96	H. VI.	Dresden †	Hartmann in Chemnitz.	1860	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,84	76,66	84,50	1,25
	97	„	München †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	98	„	Berlin †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	99	„	Wien †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	100	„	Prag †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	101	„	Mainz †	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	102	„	Darmstadt †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	13	„	Trier †	„ „ „	1866	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,72	76,66	84,38	1,26
	14	„	Cöln †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	66	„	Coblenz †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	67	„	Hannover †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	68	„	Braunschweig †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	164	„	Kufstein †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	163	„	Dreihundert †	„ „ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	165	„	Rhein † ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
30	166	„	Main † ♂♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	167	„	Metz † ♂♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	168	„	Nancy † ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	169	„	Strassburg † ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	170	„	Paris †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	171	„	Carlsruhe †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	172	„	Mühlhausen †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	173	„	Waldenburg †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	174	„	Mylau † ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	214	„	Teplitz † ♂	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	8,12	76,66	84,78	1,25
	215	„	Pirna † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	216	„	Bern † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	217	„	Luzern † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	222	„	Austria † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	230	„	Hochkirch † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	11	B. VI.	Kempten † ♂	A. Borsig in Berlin.	1865	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,82	76,66	84,49	1,25
	12	„	Straubing † ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	15	„	Donau † ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	22	„	Aschaffenburg † ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
9	145	„	Trient † ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	146	„	Botzen † ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	147	„	Zürich † ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	148	„	Chur † ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	149	„	Mailand † ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	572	HI. VI.	Lauter †	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	406	559	E. 14,0	1 260	3 461	185	40	45	6,80	80,48	87,28	1,20
	573	„	Wurzen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	574	„	Oschatz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	575	„	Wilhelm Einert †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	576	„	Frankenberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
12	577	„	Lissabon †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	578	„	Rom †	„	1876	406	559	E. 14,0	1 260	3 461	185	40	45	6,80	80,48	87,28	1,20
	579	„	Florenz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	580	„	Neapel †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	581	„	Düsseldorf †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	582	„	Brüssel †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	583	„	Wilhelm Seyfferth †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	767	Schw. VI.	Cossebaude ⎍ ♂	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1874	406	559	E. 13,0	1 216	3 030	169	40	45	7,25	64,35	71,60	1,52
	768	„	Naundorf ⎍ ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
6	769	„	Chemnitz ⎍ ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	770	„	Bischofswerda ⎍ ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	771	„	Löbau ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
		„	Görlitz ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

Eisenbahnen.

Lokomotiven.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**												
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die			im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006 \cdot d^2 \cdot l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.						Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	30,69	10,87	11,23	11,23	33,33	22,46	2 510	85	44 509,52			96	Zugehörige Tender: Eilzugtender.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			97	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			98	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			99	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 509,52			100	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 759,52			101	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 759,52			102	
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	31,16	11,22	11,29	11,29	33,80	22,58	2 510	85	44 959,52			13	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			66	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			67	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51	10 230	14 300	68	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51	9 230	12 990	164	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			163	**H. VI.** und **B. VI.**: Rahmen
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			165	Steuerung liegen innen, die horizon
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			166	Cylinder aussen; die gekuppelte A
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,52			167	liegt hinter der Feuerbüchse, die Vo
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 910,22			168	achse ist Laufachse und hat über den
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			169	büchsen liegende Tragfedern. Nr. 11
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			170	22, 66—68, 96—102, 145—149 und 163
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			171	haben die Tragfedern der Mittel- (T
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			172	Achse über den Achsbüchsen und
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			173	erstere mit der Querfeder der Hinter
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 959,51			174	durch grosse und kleine Ausgleich
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 230	32,41	10,64	12,14	12,14	34,92	24,28	2 510	85	42 180,53			214	so verbunden, dass die Drehpunkte
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			215	letzteren über den Hinterachsbüchsen li
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	10 330	14 380	216	Stephenson'sche Steuerung mit Händel
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53	9 330	13 070	217	Nr. 214—217, 222 und 230 sind die
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			222	den Achsbüchsen liegenden Federn
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			230	gekuppelten Achsen durch in der L
																		richtung liegende Ausgleichhebel verbu
																		Allan'sche Steuerung mit Schraube
																		Einrichtung zum Fahren mit Gegend
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 130	29,00	10,34	10,65	10,65	31,64	21,30	2 510	85	39 445,01			11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00			12	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00			15	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 445,00			22	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23	10 230	14 300	145	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23	9 230	12 990	146	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23			147	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23			148	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 210,23			149	
2	1 700	1 035	180,0	165,0	4 400	28,00	10,40	10,40	10,40	31,20	20,80	2 930	85	36 210,22			572	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			573	**Hl. VI.**: Rahmen und Steuerung
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			574	innen, die horizontalen Cylinder au
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			575	die gekuppelte Achse liegt hinte
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22			576	Feuerbüchse. Die Vorderachse ist
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 210,22	10 620	14 490	577	achse, die Tragfedern derselben
2	1 700	1 035	180,0	165,0	4 400	28,80	10,50	11,00	10,50	32,00	21,50	2 930	85	26 310,22	9 620	13 180	578	über, die der Treib- und Kuppel
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			579	unter den Achsbüchsen. Die Feder
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			580	Vorderachse sind mit denen der
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			581	(Treib-) Achse durch in der Längsric
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			582	liegende und die der Kuppelachse
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 310,22			583	einen in der Querrichtung liegenden
																		gleichhebel verbunden. Stephenson
																		Steuerung mit Händel.
2	1 680	1 035	170,0	144,0	4 236	28,10	10,50	10,40	10,40	31,30	20,80	3 290	75	51 995,67			767	**Schw. VI.**: Rahmen und Steuerung
																		innen, die horizontalen Cylinder au
																		die gekuppelte Achse liegt hinter der F
																		büchse. Die Vorderachse ist Laufachse
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 995,67	10 260	14 290	768	Längstragfedern liegen über den V
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 995,67	9 260	12 970	769	und unter den Mittelachsbüchsen;
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 995,67			770	Querfeder liegt unter der Hinterachse,
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 995,67			771	Federn der Vorderachse sind mit dene
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 995,67			772	Mittelachse durch in der Längsric
																		liegende Ausgleichhebel verbunden. A
																		sche Steuerung mit Schraube.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung der Lokomotiven.	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke. (Millimeter.)	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Längezwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.
	249	II. VIa.	Prometheus †	Hartmann in Chemnitz.	1861	381	559	E. 15,0	1 200	3 510	178	40	45	6,12	78,53	84,65	1,10
	250	„	Phaëton †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	257	„	Aurora †	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
11	569	„	Saale ☉ ✕ ⊓	„ „ „	1856	381	508	E. 14,0	1 172	3 555	178	40	45	5,66	79,54	85,20	1,03
	571	„	Schlema ☉ ✕ ⊓	„ „ „	1857	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	562	„	Schellenberg ⊖ ♂	„ „ „	1868	381	508	E. 15,0	1 177	3 468	180	40	45	5,77	78,47	84,24	0,91
	563	„	Riesa ⊕ ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	564	„	Kieritzsch ⊕ ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	565	„	Gera ⊖ ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	566	„	Bautzen ⊖ ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	568	„	Althen ⊖ ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	544	II. VIa.	Amsterdam ⊕	A. Borsig in Berlin.	1857	381	508	E. 15,0	1 151	3 468	182	40	45	5,59	79,34	84,93	0,91
	550	„	Schmölln ⊖	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	551	„	Stein ⊖	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	553	„	Böhlen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	554	„	Posen ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	555	„	Lindau ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
12	556	„	Breitingen ⊕ ♂	„ „ „	1865	381	508	E. 16,0	1 177	3 468	182	40	45	5,80	79,34	85,20	0,91
	557	„	Mosel ⊕ ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	558	„	Fährbrücke ⊕ ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	559	„	Gustav Harkort ⊕ ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	560	„	Elberfeld ⊕ ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	561	„	Weimar ⊕ ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
2	205	II. VIb.	Münster †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	8,12	76,66	84,78	1,25
	209	„	Radeberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	734	II. VIb. C.	Afrika † ♂	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1886	420 / 600	560	E. 15,0	1 350	3 700	180	45	50	7,99	94,14	102,13	1,82
	735	„	Cairo † ♂	„	„	420 / 650	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	546	„	Chartum † ♂	„	1888	420 / 600	560	E. 15,0	1 350	3 700	180	45	50	7,99	94,14	102,13	1,82
8	618	„	Alexandria † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	623	„	Capstadt † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	764	„	Algier † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	765	„	Tunis † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	766	„	Port Said † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	193	K. VIIIb.	Amerika †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1870	406	559	E. 13,0	1 230	3 690	187	40	45	7,41	86,74	94,15	1,32
	194	„	Wartburg † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	195	„	Worms †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
8	196	„	Ems †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	197	„	Moskau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	198	„	Madrid †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	199	„	Warschau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	200	„	Kessler †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

Achsen und Räder.

21. Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	22. Durchmesser: der Treibräder D.	23. Durchmesser: der Laufräder.	24. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	25. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	26. Aeusserer Radstand.
	Millimeter.				Millim.
1	1 845	1 230	159,5	146,0	4 285
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 064
"	"	"	"	"	"
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 064
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 080
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
1	1 845	1 230	170,0	144,0	4 080
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
2	1 875	1 035	159,5	159,5	4 230
"	"	"	"	"	"
2	1 875	1 230	185,0	185,0	5 000
"	"	"	"	"	"
2	1 875	1 230	185,0	185,0	5 000
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
2	1 875	1 035	159,5	159,5	5 040
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"

Gewicht.

27. Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	28. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	29. Mittel-Achse.	30. Hinter-Achse.	31. im Ganzen.	32. Adhäsionsgewicht G.	33. Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	34. Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	35. Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	36. Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	37. Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	38. Nummern der Lokomotiven.	39. Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
26,30	10,83	13,03	5,40	29,26	13,03	1 850	85	41 148,83	10 010 / 9 010	14 230 / 12 920	249	**H. VI a.** Nr. 249, 250 und 257: Ra und Steuerung liegen innen, die horizo Cylinder aussen. Vorder- und Hinter (letztere hinter der Feuerbüchse) sind achsen. 4 ungekuppelte Längsfeder den Achsbüchsen der Mittel- und V achse. Querfeder für die Hinter Stephenson'sche Steuerung mit Händ
"	"	"	"	"	"	"	"	41 148,83			250	
"	"	"	"	"	"	"	"	41 748,83			257	
25,00	10,75	11,75	5,00	27,50	11,75	1 800	85	40 650,00	9 720 / 8 720	13 940 / 12 630	569	
"	"	"	"	"	"	"	"	40 650,00			571	
27,98	10,65	14,10	6,00	30,75	14,10	1 800	85	33 060,23			562	
"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			563	
"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			564	
"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			565	
"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			566	**H. VI a.** Nr. 569, 571, 562—566, 568
"	"	"	"	"	"	"	"	33 060,23			568	**VI a.:** Rahmen und Steuerung liegen i die horizontalen Cylinder aussen. Ve achse und Hinterachse (letztere hinte Feuerbüchse) sind Laufachsen; Vorder
26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	85	40 650,00	9 720 / 8 720	13 840 / 12 530	544	Mittelachse haben über den Achsbü
"	"	"	"	"	"	"	"	41 292,20			550	gelagerte, durch in der Längsric
"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			551	liegende Ausgleichhebel verbundene federn, die Hinterachse hat Quertrag
"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			553	Stephenson'sche Steuerung mit Hi
"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			554	Nr. 562—566, 568, 544, 550, 551 un
"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			555	bis 561 ausserdem Expansionsschiebe
26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	85	40 860,23			556	besonderem Händel.
"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			557	
"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			558	
"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			559	
"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			560	
"	"	"	"	"	"	"	"	40 860,23			561	
33,00	11,35	12,20	12,20	35,75	24,40	2 510	75	42 259,51	10 330 / 9 330	14 380 / 13 070	205	**H. VI b.** Nr. 205 u. 209: Wie Nr. 214, nur Vorderachse drehbar. Zapfen des Drehgestelles liegt übe Achse. Die beiden Längstragfedern des gestelles sind durch einen in der Quer ung liegenden Ausgleichhebel verbu
"	"	"	"	"	"	42 259,51	"				209	
39,10	14,00	14,65	14,65	43,30	29,30	3 320	85	32 500,00	11 400 / 10 400	14 990 / 13 680	734	**H. VI b. C.:** Compound-(Verbund-) motiven. Rahmen und Steuerung Hochdruckcylinder rechts, Niederd cylinder links, beide horizontal und zwischen Kuppel- (Mittel-) und (Vorder-) Achse liegend. Die Treib liegt unter der Feuerbüchse, die Lauf
39,40	14,10	14,75	14,75	43,60	29,50	"	"	31 200,00			735	bei Nr. 734 und 735 in einem Drehge dessen Zapfen über der Achse angeo
37,50	12,70	14,35	14,35	41,40	28,70	3 320	85	30 000,00			546	ist, während bei Nr. 546, 618, 623 un
"	"	"	"	"	"	"	"	30 000,00			618	bis 766 die Vorderachsbüchsen durch um einen Mittelzapfen drehbaren
"	"	"	"	"	"	"	"	30 000,00	11 400 / 10 400	14 880 / 13 570	623	träger verbunden sind. Die 6 Tragf liegen unter den Achsbüchsen. Die F
"	"	"	"	"	"	"	"	30 000,00			764	der gekuppelten Achsen sind durch
"	"	"	"	"	"	"	"	30 000,00			765	Längsrichtung liegende Ausgleich
"	"	"	"	"	"	"	"	30 000,00			766	verbunden. Allan'sche Steuerung Schraube. Einrichtung zum Fahre Gegendampf. Zugkraft nach der Fo $Z = \frac{7}{8} \cdot \frac{0{,}006 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ berechnet.
34,68	15,85	10,97	10,97	37,79	21,94	2 950	70	42 259,51	11 150 / 10 150	15 100 / 13 790	193	**K. VIII b.:** Rahmen und Steuerung innen, die horizontalen Cylinder a
"	"	"	"	"	"	"	"	42 259,51			194	Die beiden Laufachsen sind in einem
"	"	"	"	"	"	"	"	42 259,51			195	gestelle mit 2 Längsfedern vereinigt
"	"	"	"	"	"	"	"	42 259,51			196	Kuppelachse liegt hinter der Feuerbü
"	"	"	"	"	"	"	"	42 259,51			197	Die Federn der gekuppelten Achsen unter den Achsbüchsen und sind dur
"	"	"	"	"	"	"	"	42 259,51			198	der Längsrichtung liegende Ausgleich
"	"	"	"	"	"	"	"	42 259,51			199	verbunden. Allan'sche Steuerung mit H
"	"	"	"	"	"	"	"	42 259,51			200	Einrichtung zum Fahren mit Gegend

Beide Laufachsen zusammen.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung der Lokomotiven.	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.

Achsen und Räder. — Gewicht. — Zugkraft. — Anschaffungskosten. — Lokomotive nebst Tender. — Nummern der Lokomotiven. — Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
Lokomotiven.																		**Zugehörige Tender: Tender für Personen- u. Güterz**
2	1 540	1 035	145,0	129,0	4 000	23,50	11,20	7,45	7,45	26,10	14,90	2 480	65	42 579,69			228	**H. III a., W. III a.** und **B. III** 228, 225, 226, 73: Rahmen und Steue liegen innen, die horizontalen Cyl aussen. Die gekuppelte Achse liegt der Feuerbüchse, die Vorderachse ist achse. Längsfedern über den Büchse Vorderachse; Nr. 228 zwei, zwi Treib- u. Kuppelachse angeordnete L
2	1 525	1 035	160,0	122,0	4 020	24,00	11,00	8,40	8,40	27,80	16,80	2 770	65	42 554,44	9 780 / 8 910	14 040 / 12 970	225	federn, die durch 4 in der Längsric
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 554,44			226	liegende Ausgleichhebel auf die büchsen wirken. Nr. 225 u. 226 A
2	1 555	1 035	157,0	157,0	4 110	25,10	9,00	9,40	9,40	27,80	18,80	2 390	65	42 497,04	9 910 / 9 070	13 840 / 12 790	73	nung der Federn für die gekupp Achsen wie bei K. VIIIb. Nr. 73 A nung der Federn **wie bei B. VI.** N u. 73 Steuerung **nach Stephenson** Händel. Nr. 225 **u. 226 Steuerung** Gooch mit Händel.
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,42	11,36	13,18	13,18	37,72	26,36	3 010	70	42 210,21			294	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21			295	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21			296	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,21			297	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			298	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			299	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			300	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			301	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			302	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			303	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			304	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			305	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			306	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			307	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			308	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			309	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			201	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			202	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			203	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			204	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 830 / 8 990	14 020 / 12 970	206	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			310	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 131,20			311	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			312	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			313	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,90			314	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 131,20			315	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			316	**H. III.:** Rahmen und Steuerung l
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 131,20			317	innen, die horizontalen Cylinder au
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			318	die hintere der beiden gekuppelten A
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			319	liegt unter der Feuerbüchse. Die V
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			320	achse ist Laufachse, hat oben angeord
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			321	durch einen in der Querrichtung lieg Ausgleichhebel verbundene Federn
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 131,21			348	unten liegenden Federn der gekupp
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 131,20			349	Achsen haben in der Längsrichtung lie
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 192,19			350	Ausgleichhebel. Allan'sche Steuerun
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,90			351	Schraube. Einrichtung zum Fahren **Gegendampf.**
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			352	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 188,91			353	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			354	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			355	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			356	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			357	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,02	11,41	12,88	12,88	37,17	25,76	3 010	70	42 000,00			383	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			384	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 830 / 8 990	14 100 / 13 050	385	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			386	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			387	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			388	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			389	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung der Lokomotiven.	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Kessel. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Kessel. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Kessel. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Kessel. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Kessel. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Kessel. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Kessel. Rostfläche.
	390	II. III.	Nossen †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53	1,8
	391	"	Rosenthal †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	392	"	Wittenberg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	393	"	Ulm †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	394	"	Brünn †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	395	"	Pilsen †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	396	"	Coburg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	397	"	Erfurt †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	398	"	Dessau †	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	399	"	Torgau †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	400	"	Deutschland †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	401	"	Hörde †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	402	"	Witten †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	403	"	Bochum †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	404	"	Neuss †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	405	"	Gladbach †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	673	II. III b.	Montevideo †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 15,0	1 300	3 150	213	40	45	7,25	84,34	91,59	1,8
	674	"	Michigan †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	675	"	Schwanfild †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	676	"	Milwaukee †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	677	"	Caracas †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	678	"	Providence †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	679	"	Bogota †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	680	"	New-Haven † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	681	"	Rochester † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	682	"	Newark † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	683	"	Valparaiso †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	495	"	Bahia ✕	"	1877	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,8
	496	"	Cuba	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	497	"	Havaña	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	498	"	Kansas	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	499	"	Kentucky	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	500	"	Memphis ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	501	"	Prairie † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	502	"	Quebec † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	503	"	Santiago † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	504	"	Tennessee † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	505	"	Utah † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	506	"	San Francisco	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	26	"	Arkansas	"	1883	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,8
	27	"	Olympia † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	29	"	Omaha	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	33	"	Texas † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
56	552	"	Arizona † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	720	"	Toronto †	"	1885	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	721	"	Cordova †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	722	"	Ecuador †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	723	"	Jamaika †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	724	"	Jova †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	725	"	Pueblo †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	726	"	Louisiana †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	727	"	Barra †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	728	"	Satillo †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	729	"	Springfield †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	730	"	Topeka †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	731	"	Cartagena †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	740	"	Loxa † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	741	"	Tampico † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	4	"	Adelaide † ♂	"	1887	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,8
	43	"	Denver † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	238	"	Ogden † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	567	"	Savannah † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	570	"	Utica † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		"	Marengo † ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**												
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot L\,p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			durch die Vorder- Achse.	durch die Mittel- Achse.	durch die Hinter- Achse.	im Ganzen.					Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,02	11,41	12,88	12,88	37,17	25,76	3 010	70	42 197,04			390	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			391	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			392	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			393	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			394	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 197,04			395	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 192,19	9 830	14 100	396	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 192,19	8 990	13 050	397	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			398	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			399	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,53			400	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			401	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			402	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			403	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			404	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 380,53			405	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	34,70	12,54	12,73	12,73	38,00	25,46	3 190	70	50 717,03			673	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 717,03			674	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 717,03			675	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			676	**H. III b.** Nr. 673—683 wie H. III., Vorderachse drehbar. Der Zapfen Drehgestelles liegt über der Achse. beiden Längstragfedern des Drehges sind durch einen in der Querrich liegenden Ausgleichhebel verbunden.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03	9 830	14 100	677	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03	8 990	13 050	678	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			679	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			680	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			681	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			682	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 197,03			683	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	32,80	12,30	12,20	12,20	36,70	24,40	3 010	70	28 143,00			495	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			496	**H. III b.** Nr. 495—506: Rahmen Steuerung liegen innen, die horizon Cylinder aussen, die hintere der b gekuppelten Achsen liegt unter der F büchse. Die Vorderachse ist Lauf und liegt in einem Drehgestelle, d Zapfen über der Achse angeordne Längsfedern über den Büchsen der Vo und unter den der Treibachse, eine feder unter der Kuppelachse. Die F sind sämmtlich ungekuppelt. Allan Steuerung mit Schraube. Einrichtung Fahren mit Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			497	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			498	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			499	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			500	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			501	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			502	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			503	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			504	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 320,63			505	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			506	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,30	12,30	37,00	24,60	3 010	70	30 020,00			26	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 212,20			27	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 020,00			29	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 212,20			33	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 212,20			552	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 190	"	29 000,00	10 260	14 370	720	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00	9 420	13 320	721	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			722	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			723	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			724	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			725	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			726	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			727	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			728	**H. III b.** Nr. 26, 27, 29, 33, 552, 720
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			729	740, 741, 4, 43, 238, 567, 570, 624, 759—7
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			730	788—792: Rahmen, Steuerung, Cyl
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			731	Achsen, Drehgestell mit zugehörigen L federn, wie bei H. III b. Nr. 495
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 600,00			740	Die unten liegenden Federn der gekupp
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 600,00			741	Achsen sind durch in der Längsric
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,50	12,10	12,65	12,65	37,40	25,30	3 190	70	26 000,00			4	liegende Ausgleichhebel verbunden. richtung zum Fahren mit Gegendam
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 000,00			43	Nr. 26, 27, 29, 33, 552 und 788—792.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 000,00			238	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 000,00			567	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 000,00			570	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 000,00			624	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	759	II. IIIb.	Albion †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1887	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,66
	760	„	St. Albans †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	761	„	Fünfzehnhundert †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	788	„	Dundee †	„	1888	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,66
	789	„	Cortland †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	790	„	Colon †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	791	„	Greenfield †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	792	„	Hamilton †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	376	K. III.	Ischl †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,60
	377	„	Essen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
7	378	„	Gastein †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	379	„	Ragatz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	380	„	Pfäffers †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	381	„	Wildbad †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	382	„	Genua †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	421	K. IIIb.	Stolpen †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	1,60
	422	„	Neustadt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	423	„	Ebersbach †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	424	„	Eybau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	425	„	Colditz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	426	„	Bockau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
14	427	„	Dohna †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	428	„	Eibenstock †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	429	„	Geyer †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	430	„	Grünthal †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	431	„	Herrnhut †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	432	„	Kohren †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	433	„	Hartha †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	434	„	Brandis †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	406	Schw. IIIb.	Boston †	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1873	406	559	E. 14,5	1 300	3 152	213	40	45	7,18	84,39	91,57	1,59
	407	„	Chicago †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	408	„	Jackson †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	409	„	Montreal †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	410	„	Brooklyn †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	411	„	New-York	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	412	„	Philadelphia	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	413	„	Richmond †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	414	„	Washington	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	415	„	Cincinnati †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	435	„	Albany †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	436	„	Baltimore †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	437	„	Buffalo †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	438	„	Charleston †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	439	„	Cleveland †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
32	440	„	Detroit †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	441	„	St. Louis †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	442	„	Mobile †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	443	„	Louisville	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	444	„	New-Orleans †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	445	„	Ottawa †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	446	„	Pittsburg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	696	„	Madison †	„	1875	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	205	40	45	7,02	83,95	90,97	1,52
	697	„	Maine †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	698	„	Merida †	„	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	699	„	Margarita †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	700	„	Minnesota †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	701	„	Montana †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	702	„	Madeira †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	703	„	Maldonado †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	704	„	Martinique †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	705	„	Mendoza †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.						Gewicht.												
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006 \cdot d^2 \cdot L\,p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	
							durch die											
							Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.								
							Achse.											
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.										der Lokomotiven ausschl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,50	12,10	12,65	12,65	37,40	25,30	3 190	70	26 714,44			759	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 726,77			760	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 614,12	10 260	14 370	761	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	34,00	12,30	12,80	12,80	37,90	25,60	3 540	70	29 150,00	9 420	13 320	788	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 150,00			789	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 150,00			790	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 150,00			791	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 150,00			792	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	31,20	11,45	11,55	11,55	34,55	23,10	3 010	70	42 180,54			376	**K. III:** Rahmen und Steuerung li innen, die horizontalen Cylinder au die hintere der beiden gekuppelten Ac liegt unter der Feuerbüchse. Die Vo
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			377	achse ist Laufachse, hat oben angeord
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22	9 830	14 100	378	durch einen in der Querrichtung liege
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,54	8 990	13 050	379	Ausgleichhebel verbundene Federn;
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,54			380	unten liegenden Federn der gekupp
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			381	Achsen haben in der Längsrichtung lieg
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			382	Ausgleichhebel. Allan'sche Steuerung Schraube, Einrichtung zum Fahren Gegendampf.
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	33,29	10,81	12,89	12,89	36,59	25,78	3 010	55	48 229,53			421	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			422	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			423	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			424	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			425	**K. III b.** Nr. 421–434 wie K. III.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53	9 830	14 100	426	Vorderachse drehbar. Die Vorder
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52	8 990	13 050	427	büchsen sind durch einen um einen M
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			428	zapfen drehbaren Querträger verbu
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			429	Die beiden ungekuppelten Längstragfe
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			430	der Vorderachse sind wie bei K. III
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			431	geordnet.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 210,22			432	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 210,22			433	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 180,53			434	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	3 950	34,17	10,91	13,28	13,28	37,47	26,56	3 010	60	46 902,01			406	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			407	
"	"	"	"	"	3 980	"	"	"	"	"	"	"	"	46 839,52			408	
"	"	"	"	"	3 950	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			409	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			410	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			411	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			412	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			413	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			414	**Schw. III b.** Nr. 406–415 und 43
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01	10 160	14 240	415	446: Rahmen, Steuerung, Cylinder, Ac
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			435	Federn, Einrichtung zum Fahren mit G
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51	9 320	13 190	436	dampf wie bei K. III. Die Vorder
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			437	liegt in einem Drehgestelle, dessen Z
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 997,02			438	über der Achse angeordnet ist.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			439	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			440	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			441	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			442	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 800,00			443	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			444	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			445	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			446	
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	34,10	11,35	13,28	13,28	37,91	26,56	3 010	70	55 697,04			696	**Schw. III b.** Nr. 696–705: Ra
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			697	und Steuerung liegen innen, die ho
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			698	talen Cylinder aussen; die hintere
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			699	beiden gekuppelten Achsen liegt unte
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04	10 270	14 420	700	Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Lauf
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04	9 430	13 370	701	und ist in einem Drehgestelle gel
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			702	dessen Zapfen über der Achse angeo
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			703	ist; Längsfedern über den Büchse
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			704	Vorderachse und unter den der Treib
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			705	eine Querfeder unter der Kuppelachse
																		Federn sind sämmtlich ungekuppelt. A
																		sche Steuerung mit Schraube. Einric
																		zum Fahren mit Gegendampf.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung der Lokomotiven.	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
15	480	H. IIb.	Alabama †	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,99	86,00	92,99	1,88
	481	„	Carolina †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	482	„	Dakota †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	483	„	Erie †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	484	„	Georgia	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	485	„	Halifax †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	486	„	Jersey †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	487	„	Kensington ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	488	„	Lima † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	489	„	Mexico ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	490	„	Mississippi † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	491	„	Missouri	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	492	„	Nevada † ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	493	„	Ohio ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	494	„	Panama	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

Lokomotiven

1	336	C. I.	Zittau	Cockerill in Seraing, Kessel von Egestorff.	1847/1869	355	559	E. 12,0	1 040	3 939	117	45	50	5,25	65,17	70,42	0,99
	1	H. II.	Saxonia †	Hartmann in Chemnitz.	1854	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,25
	2	„	Bavaria	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	3	„	Iris	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	41	„	Jaguar	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	74	„	Mittweida †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	42	„	Biber	„ „ „	1855	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	47	„	Drache	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	48	„	Altenburg †	„ „ „	„	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
	49	„	Werdau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	75	„	Ostrau	„ „ „	„	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,90	101,82	1,25
	50	„	Plauen	„ „ „	1856	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
	52	„	Mulde †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	76	„	Stauchitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	77	„	Oberlichtenau	„ „ „	„	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
	78	„	Ernstthal	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	229	„	Bastei	„ „ „	„	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57	1,25
	240	„	Lilienstein	„ „ „	„	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
	241	„	Spree	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	5	„	Hirsch †	„ „ „	1857	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
	10	„	Tiger	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	79	„	Erlau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	80	„	Lichtenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	81	„	St. Egidien	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	243	„	Atalante	„ „ „	„	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
	244	„	Pillnitz †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	245	„	Gravenstein †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	246	„	Friedland †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	82	„	Glauchau	„ „ „	1858	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90	1,25
	83	„	Schönburg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	84	„	Meerane	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	85	„	Hohenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	247	„	Mercur †	„ „ „	1861	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,68	84,13	90,81	1,25
	248	„	Uranus †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	258	„	Bodenbach	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	259	„	Venus †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	260	„	Tellus †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
79	261	„	Pallas ✕ ♂	„ „ „	1863	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	262	„	Ceres ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	263	„	Vesta ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	338	„	Ehrenstein †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	118	„	Treuen	„ „ „	1864	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,88	84,13	91,01	1,25
	119	„	Lengenfeld	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	120	„	Auerbach	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
	Achsen und Räder.						**Gewicht.**									**Lokomotive nebst Tender.**			
	Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser: der Treibräder D.	Durchmesser: der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006 \cdot d^2 \cdot L\,p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
		Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
	2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	31,99	11,98	12,10	11,73	35,79	23,83	3 010	70	28 709,51			480	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 647,03			481	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			482	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			483	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			484	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			485	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			486	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00	10 260 / 9 420	14 370 / 13 320	487 / 488	**Hl. III b.:** Wie bei H. III b. Nr. 487 bis 506.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64				
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			489	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			490	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			491	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			492	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			493	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			494	
	gemischte Züge.																		Zugehörige Tender: **Tender für Personen- u. Güterz**
	2	1 550	1 050	152,0	140,0	3 145	23,94	6,53	9,78	9,83	26,14	19,61	2 320	45	44 094,00	10 120 / 9 280	14 110 / 13 060	336	**C. I.:** Rahmen und Steuerung liegen i die horizontalen Cylinder aussen, sä liche Achsen unter dem Langkessel Vorderachse ist Laufachse. 6 ungekup Längafedern über den Achsbüc Stephenson'sche Steuerung mit Hände
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	50	41 400,00			1	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			2	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			3	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720	"	43 500,00			41	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 300	"	40 500,00			74	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			42	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			47	
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	50	42 797,64			48	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			49	
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	50	42 600,00			75	
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	50	42 600,00			50	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 797,64			52	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			76	
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	50	43 500,00			77	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			78	
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	50	43 500,00			229	
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	50	43 500,00			240	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			241	
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	50	43 661,10			5	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 661,10	10 440 / 9 420	14 650 / 13 300	10 / 79	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			80	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			81	
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	50	43 500,00			243	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 085,64			244	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 085,64			245	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 085,64			246	
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	50	43 500,00			82	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			83	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			84	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			85	
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	50	43 835,64			247	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 835,64			248	**H. II.:** Rahmen und Steuerung li innen, die horizontalen Cylinder au
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			258	sämmtliche Achsen unter dem Langke
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 835,64			259	Die Vorderachse ist Laufachse. Von
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 835,64			260	6 Längsfedern über den Achsbüchsen
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			261	die der gekuppelten Achsen durch in
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			262	Längsrichtung liegende Ausgleichh verbunden. Stephenson'sche Steue
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			263	mit Händel. Nr. 1—3, 10, 41, 42, 47
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 135,64			338	52, 118—136, 264 und 266—270 haben Da
	2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,60	8,40	12,75	12,75	33,90	25,50	3 300	50	42 300,00			118	schlittenbremse, Nr. 271—280 Dampfk
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	10 470 / 9 450	14 760 / 13 560	119 / 120	bremse und Nr. 265 Einrichtung zum Fa mit Gegendampf.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00				

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Durchmesser innerer.	14. äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. in den Rohren.	17. in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	121	II. II.	Falkenstein	Hartmann in Chemnitz.	1865	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,88	84,13	91,01	1,25
	122	„	Oelsnitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	123	„	Schöneck	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	124	„	Adorf	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	125	„	Neukirchen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	126	„	Elster	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	127	„	Brambach	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	128	„	Franzensbad	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	129	„	Eger	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	130	„	Bayreuth	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	131	„	Amberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	132	„	Voigtland	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	133	„	Osterland	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	134	„	Landshut	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	135	„	Passau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	136	„	Linz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	264	„	Odin	„ „ „	„	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,51	84,13	90,64	1,25
	265	„	Thor	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	266	„	Baldur	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	267	„	Freia †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	268	„	Iduna †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	339	„	Mandau †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	269	„	Atlas	„ „ „	1866	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	270	„	Vulcan	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	271	„	Titan	„ „ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	272	„	Cyclop	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	273	„	Amazone	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	274	„	Carl der Grosse †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	275	„	Centaur †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	276	„	Gigant †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	277	„	Triton †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	278	„	Boreas †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	279	„	Argo †	„ „ „	1868	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	280	„	Jason †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	340	„	Hochwald †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7,03	84,13	91,16	1,25
	341	„	Lausche †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
2	36	W. II.	Büffel	F. Wöhlert in Berlin.	1852	406	610	E. 16,0	1 180	4 289	180	40	45	7,08	97,04	104,12	1,32
	37	„	Salamander	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
2	44	B. II.	Leipzig	A. Borsig in Berlin.	1855	406	610	E. 14,0	1 220	4 195	182	40	45	7,20	95,88	103,08	1,22
	45	„	Zwickau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	584	K. II.	Borsdorf	E. Kessler in Esslingen.	1866	406	612	E. 15,0	1 180	4 260	180	40	45	7,22	96,39	103,61	1,11
	585	„	Leisnig	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	586	„	Deutschenbora	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	587	„	Grossbothen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	588	„	Lichtenberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	589	„	Grimma	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	590	„	Tanndorf	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	591	„	Sayda	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	592	„	Grossenhain	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	593	„	Zella	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	594	„	Pest	„ „ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	595	„	Priestewitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	596	„	Coswig	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	597	„	Mannheim	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
29	598	„	Dortmund	„ „ „	1868	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	9	„	Minden	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.						Gewicht.												
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			durch die Vorder- Achse.	Mittel- Achse.	Hinter- Achse.	im Ganzen.					Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,60	8,40	12,75	12,75	33,90	25,50	3 300	50	42 300,00			121	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			122	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			123	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			124	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			125	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			126	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			127	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			128	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			129	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			130	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			131	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			132	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			133	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			134	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			135	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			136	
2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,00	8,70	12,30	12,30	33,30	24,60	3 300	50	45 146,55			264	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,55	10 470	14 760	265	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,50	9 450	13 560	266	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 343,04			267	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 343,04			268	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 135,64			339	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 303,55			269	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 278,10			270	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70			271	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 146,70			272	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 145,30			273	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			274	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			275	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			276	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			277	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 355,53			278	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 856,83			279	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 856,82			280	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 948,39			340	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 948,39			341	
2	1 555	1 035	144,0	136,0	3 270	26,00	6,45	11,40	11,40	29,25	22,80	3 300	45	39 150,00	10 240	14 440	36	**W. II.:** Rahmen, Steuerung, Cyl… und Achsen wie bei H. II. Von d… Längsfedern liegen 2 über den Vorder… büchsen, 2 zwischen Treib- und Ku… achse; letztere wirken durch in der L… richtung liegende Ausgleichhebel au… Büchsen der gekuppelten Achsen. Ste… son'sche Steuerung mit Händel. D… klotzbremse.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 150,00	9 400	13 390	37	
2	1 555	1 035	170,0	140,0	3 295	28,71	5,80	13,30	13,30	32,40	26,60	3 300	45	42 633,97	10 300	14 420	44	**B. II.:** Rahmen, Steuerung, Cyli… Achsen und Federn wie bei H. II. Ste… son'sche Steuerung mit Händel. N… Dampfbandbremse, Nr. 45 Dampfs… bremse.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 633,97	9 460	13 370	45	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	31,52	8,49	13,37	13,37	35,23	26,74	3 550	50	39 186,05			584	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	"	39 186,05			585	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	"	39 186,05			586	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			587	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			588	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			589	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			590	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05	10 250	14 330	591	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05	9 410	13 280	592	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			593	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			594	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			595	**K. II.:** Rahmen und Steuerung i… innen, die horizontalen Cylinder au… sämmtliche Achsen unter dem Langke… die Vorderachse ist Laufachse. Von… Längsfedern über den Achsbüchsen… die der gekuppelten Achsen durch i… Längsrichtung liegende Ausgleichhebe…
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,05			596	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06			597	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06			598	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06			599	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	600	K. II.	Gotha ⊖	E. Kessler in Esslingen.	1868	406	612	E. 15,0	1 180	4 260	180	40	45	7,22	96,39	103,61	1,11
	601	„	Aachen †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	602	„	Giessen ⊖	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	603	„	Ortrand ⊕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	604	„	Moldau †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,18	94,24	101,42	1,11
	605	„	Ruhland †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	606	„	Kohlfurt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	607	„	Triebisch †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	608	„	Esslingen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	609	„	Lohmen †	„	1875	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,16	94,24	101,40	1,11
	610	„	Gmunden †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	611	„	Gratz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	612	„	Miltitz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	663	Schi. II.	Heidelberg	Schichau in Elbing.	1875	432	559	E. 14,0	1 330	4 100	177	45	50	7,00	102,61	109,61	1,51
	664	„	Cassel	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	665	„	Falkenau	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
8	666	„	Frankenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	667	„	Wolfsgefärth	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	668	„	Weischlitz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	669	„	Berga	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	670	„	Elsterberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	54	II. IV b.	Hundert	Hartmann in Chemnitz.	1858	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,0
	55	„	Wiesenburg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	56	„	Hartenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	57	„	Aue	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	109	„	London	„ „ „	1863	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	110	„	Annaberg ✕	„ „ „	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,0
	111	„	Buchholz	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	113	„	Augustusburg ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	114	„	Scharfenstein ✕	„ „ „	1865	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
20	115	„	Waldkirchen	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	116	„	Wolkenstein	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	117	„	Flöha ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	175	„	Wiesa ✕	„ „ „	1867	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,0
	176	„	Cainsdorf ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	342	„	Hilbersdorf	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	381	559	E. 16,0	1 192	3 992	165	40	45	6,10	82,80	88,90	1,1
	343	„	Komotau	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	344	„	Schlettau ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	345	„	Wilkau ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	346	„	Saatz ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	347	„	Weipert ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	231	II. V a.	Glückauf ✕	Hartmann in Chemnitz.	1855	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,68	84,47	91,15	1,21
	232	„	Richard ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
4	233	„	Tharandt ✕	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	234	„	Neue Hoffnung	„ „ „	1863	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,57	84,47	91,04	1,21
	25	II. VII.	Euler	Hartmann in Chemnitz.	1868	406	559	St. 10,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,11
	181	„	Mariotte	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	281	„	Abrah. G. Werner †	„ „ „	1868	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,11
	282	„	Heinr. Cotta †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	283	„	Wittekind †	„ „ „	1869	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,11
	284	„	Friedrich der Weise †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	285	„	Kurfürst Moritz †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	286	„	August der Starke †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	655	„	Keppler	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 14,5	1 280	3 750	182	40	45	6,91	85,79	92,70	1,24
	656	„	Watt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
22	657	„	Fulton †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	658	„	Leibnitz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	659	„	Siegfried † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	684	„	Breithaupt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	685	„	Humboldt † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	686	„	Bernoulli † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	687	„	Liebig †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**												
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{D_{cyl.}{}^2 . l . p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			durch die Vorder- Achse.	Mittel- Achse.	Hinter- Achse.	im Ganzen.				der Lokomotiven ausschl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	31,82	8,49	13,37	13,37	35,23	26,74	3 550	50	39 186,06			600	bunden. Stephenson'sche Steuerung
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 960	"	39 186,06			601	Nr. 584—603 und 609—612 mit Händel
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 550	"	39 186,06			602	bei Nr. 604—608 mit Schraube. Nr
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39 186,06			603	bis 603 mit Dampfschlittenbremse; Nr
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	50	55 386,06			604	bis 612 Einrichtung zum Fahren
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06	10 250	14 330	605	Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06	9 410	13 280	606	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06			607	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 386,06			608	
2	1 535	1 035	165,0	135,0	3 345	28,95	9,10	11,67	11,67	32,44	23,34	3 550	50	37 692,20			609	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 692,20			610	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 692,20			611	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 697,04			612	
2	1 525	1 020	178,0	159,0	3 295	30,86	9,22	12,71	12,71	34,64	25,42	3 690	50	47 700,00			663	**Schl. II.:** Rahmen und Steue
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			664	liegen innen, die horizontalen Cyl
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			665	aussen, sämmtliche Achsen unter dem
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00	10 650	14 850	666	kessel; die Vorderachse ist Laufa
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00	9 810	13 800	667	Von den 6 Längsfedern liegen 2 über
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			668	Laufachsbüchsen, die übrigen unter
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			669	Büchsen der Treib- und Kuppelachse
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			670	bunden durch in der Längsrichtung lieg
																		Ausgleichhebel. Allan'sche Steuerun
																		Schraube.
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	29,00	7,70	12,20	12,20	32,10	24,40	2 980	45	42 600,00			54	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			55	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	10 380	14 270	56	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	9 540	13 220	57	**H. IVb.:** Die Rahmen liegen
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 797,04			109	die horizontalen, zwischen Kuppel- (M
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	31,00	8,00	13,00	13,00	34,00	26,00	2 980	45	43 950,00			110	und Laufachse angeordneten Cyl
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 147,04			111	sowie die Steuerung aussen; sämm
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			113	Achsen unter dem Langkessel. Die V
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			114	achse ist Laufachse und in einem
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00	10 530	14 420	115	gestelle gelagert, dessen Zapfen
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00	9 690	13 370	116	der Vorderachse liegt. Die über den
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			117	büchsen angeordneten Federn sind b
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	31,00	8,40	12,80	12,80	34,00	25,60	2 980	45	43 950,00			175	Vorderachse durch einen in der
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 147,04			176	richtung liegenden, bei der Treib-
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	32,37	8,38	13,57	13,57	35,52	27,14	2 980	45	40 800,00			342	Kuppelachse durch zwei in der L
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 997,04			343	richtung liegende Ausgleichhebel
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 997,04	10 530	14 500	344	bunden. Stephenson'sche Steuerun
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 997,04	9 690	13 450	345	Händel bei Nr. 54—57, 109—111,
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 997,04			346	bis 117, 175, 176. Allan'sche Steu
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 997,04			347	mit Schraube bei Nr. 342—347. D
																		schlittenbremse bei Nr. 110, 111, 113
																		175 u. 176; Dampfklotzbremse u. Einric
																		zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 342
3	1 390	—	159,5	—	3 050	23,65	8,73	8,89	8,78	26,40	26,40	2 680	45	42 300,00			231	**H. Vs.:** Rahmen und Steuerung
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	10 200	14 600	232	innen, die horizontalen Cylinder au
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 360	13 550	233	sämmtliche Achsen sind gekuppelt
3	1 390	—	159,5	—	3 050	25,00	9,30	9,30	9,15	27,75	27,75	2 680	45	45 000,00			234	liegen unter dem Langkessel. 6 ung
																		pelte Längsfedern über den Achsbü
																		Stephenson'sche Steuerung mit Händ
2	1 390	—	170,0	—	2 600	25,08	14,12	—	14,47	28,59	28,59	3 380	50	37 500,00	9 590	14 060	25	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	37 500,00	8 750	13 010	181	
2	1 390	—	170,0	—	2 600	24,48	13,86	—	14,22	28,08	28,08	3 380	50	37 863,49			281	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	37 878,69			282	
2	1 555	—	170,0	—	2 600	25,05	14,33	—	14,32	28,65	28,65	3 020	50	36 197,04	9 800	14 270	283	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	36 197,04	8 960	13 220	284	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	36 197,04			285	**H. VII.:** Die Rahmen liegen
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	36 197,04			286	die horizontalen Cylinder und die S
2	1 390	—	170,0	—	2 600	25,69	14,74	—	14,55	29,29	29,29	3 580	50	58 500,00			655	ung aussen, die 2 gekuppelten A
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	58 713,34			656	unter dem Langkessel. Die Federn
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	58 713,34			657	ungekuppelt und liegen bei Nr. 25
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	58 697,04			658	281—286 über und bei Nr. 655—662
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	58 697,04	9 590	14 060	659	672 und 684—687 unter den Achsbü
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	50 513,34	8 750	13 010	684	Stephenson'sche Steuerung mit Händ
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	50 497,04			685	Nr. 25, 181, 283—286; mit Schraub
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	50 497,04			686	Nr. 281 und 282. Allan'sche Steueru
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	50 513,34			687	Händel bei Nr. 655—662, 671, 67
																		684—687. Einrichtung zum Fahre
																		Gegendampf bei Nr. 281—286, 655
																		671, 672, 685 und 687.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung der Lokomotiven.	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke. (Millimeter.)	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche. (Quadratmeter.)
	660	H. VII.	Schill †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1875	406	559	E. 14,5	1 280	3 750	182	40	45	6,91	85,79	92,70	1,24
	661	"	Volta †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	662	"	Blücher † ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	671	"	Hengist †	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	672	"	Horsa †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	182	Schw. VII.	Otto der Reiche	Schwartzkopff in Berlin.	1869	420	559	St. 10,0	1 305	3 810	184	40	45	6,69	88,12	94,81	1,16
	183	"	Friedr. der Streitbare	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	184	"	Albr. d. Beherzte ✕ ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	185	"	Luther ✕ ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10	186	"	Stephenson ✕ ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	187	"	G. E. Lessing ✕ ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	188	"	Haus Wettin ✕ ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	189	"	Herschel ✕ ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	190	"	Melanchthon ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	191	"	Barb. Uttmann ✕ ⎍	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

	60	H. V.	Reichenbach ✕	Hartmann in Chemnitz.	1859	457	610	E. 16,0	1 278	4 202	197	40	45	7,78	104,05	111,83	1,25
	61	"	Hamburg ✕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	62	"	Magdeburg ✕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	63	"	Gebhardsberg ✕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	90	"	Nürnberg ✕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	91	"	Reuth ✕	" " "	"	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	92	"	Bremen	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	93	"	Frankfurt ✕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	94	"	Crimmitschau ✕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	95	"	Bamberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	7	"	Falke ✕	" " "	1861	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,20
	8	"	Schwan ✕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	9	"	Bär	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	103	"	Regensburg ✕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	104	"	Salzburg ✕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	251	"	Granaten	" " "	1861	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,20
	252	"	Edle Krone	" " "	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	253	"	Silberblick	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	105	"	Innsbruck	" " "	1862	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,20
	106	"	Augsburg ✕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	107	"	Würzburg ✕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	254	"	Himmelfahrt	" " "	1862	45	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,23	111,97	1,20
	255	"	Goldne Pforte	" " "	"			"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	256	"	Freudenstein	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	188	"	Neumark ✕	" " "	1865	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,79	104,23	112,02	1,20
	139	"	Netzschkau ✕	" " "	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	140	"	Herlasgrün ◇	" " "	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	141	"	Heidelspitz ◇	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	142	"	Mehltheuer ✕	" " "	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	143	"	Abendberg ✕	" " "	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	144	"	Bellalp	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	151	"	Bellhorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	152	"	Birghorn ✕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	154	"	Bötzberg ✕	" " "	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	155	"	Stockhorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	156	"	Bundalp	" " "	1866	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	158	"	Breithorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	159	"	Klausen	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	162	"	Dündengrat	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	137	"	Sulzfluh ✕	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	150	"	Feehorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	153	"	Mont Collon	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	157	"	Franzenshöhe	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	160	"	Fornopass	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	161	"	Sattelhorn	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	177	"	Contoberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

21. Anzahl der Achsen: der Treibachsen einschl. der gekuppelten	22. Durchmesser: der Treibräder D. (Millimeter)	23. Durchmesser: der Laufräder. (Millimeter)	24. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Treibräder. (Millimeter)	25. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager): der Laufräder. (Millimeter)	26. Aeusserer Radstand. (Millim.)	27. Gewicht: Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial. (Tonnen)	28. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse. (Tonnen)	29. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse. (Tonnen)	30. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse. (Tonnen)	31. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen. (Tonnen)	32. Adhäsionsgewicht G. (Tonnen)	33. Zugkraft. $Z = \frac{0{,}65\,\delta \cdot d^2 \cdot L\,p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$ (Kilogr.)	34. Grösste Geschwindigkeit in der Stunde. (km)	35. Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender. (Mark)	36. Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min. (Millimeter)	37. Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min. (Millimeter)	38. Nummern der Lokomotiven.	39. Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
2	1 390	—	170,0	—	2 600	25,69	14,74	—	14,55	29,29	29,29	3 580	50	58 697,04			660	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	58 697,04	9 590	14 060	661	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	58 697,04	8 750	13 010	662	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	44 197,04			671	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	44 197,04			672	
2	1 555	—	170,0	—	2 590	24,10	14,30	—	13,30	27,80	27,80	3 230	50	37 500,00			182	**Schw. VII.:** Rahmen, Steuerung,
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	37 500,00			183	linder und Achsen wie bei H. VII.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	37 500,00			184	den 4 unter den Achsbüchsen liege
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	37 500,00			185	Federn sind die beiden der Hinter
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	37 500,00	9 430	13 960	186	durch einen in der Querrichtung liege
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	37 500,00	8 590	12 910	187	Ausgleichhebel verbunden. Allan'sche
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	37 500,00			188	erung mit Schraube bei Nr. 182 und 188
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	37 500,00			189	mit Händel bei Nr. 183—187 und 191.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	38 904,00			190	richtung zum Fahren mit Gegendamp
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	38 904,00			191	

Lokomotiven. — **Zugehörige Tender:** **Tender für Personen- u. Güterz**

3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	38	51 600,00			60	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			61	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			62	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00			63	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			90	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			91	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			92	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			93	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			94	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			95	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	38	47 850,00			7	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			8	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			9	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			103	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			104	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,20	12,50	12,50	37,20	37,20	4 670	38	47 661,00			251	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00			252	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00			253	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	38	47 850,00			105	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			106	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			107	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,20	12,50	12,50	37,20	37,20	4 670	38	47 661,00			254	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00	10 220	14 890	255	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00	9 380	13 840	256	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,35	11,20	13,10	13,10	37,40	37,40	4 670	38	48 750,00			138	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			139	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			140	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			141	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			142	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			143	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			144	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			151	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			152	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			154	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			155	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			156	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			158	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			159	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			162	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00			137	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			150	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00			153	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			157	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			160	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00			161	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00			177	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	178	H. V.	Glyshorn ✕	Hartmann in Chemnitz.	1868	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,79	104,28	112,02	1,30
	179	"	Untersberg	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	180	"	Sustenhorn	" " "	1869	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	192	"	Mönch	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	199	40	45	7,88	105,29	113,17	1,41
	287	"	Taunus	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	288	"	Semmering	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	289	"	Gotthard ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	290	"	Simplon	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	291	"	Splügen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	292	"	Jungfrau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	293	"	Spessart ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	207	"	Pöhlberg	"	1871	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	208	"	Pabststein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
120	212	"	Landskrone ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	773	"	Oybin ⎍	"	1874	457	610	E. 15,5	1 278	4 217	197	40	45	7,93	104,37	112,30	1,41
	774	"	Spitzberg ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	775	"	Töpfer ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	776	"	Unger ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	777	"	Zschirnstein ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	461	"	Aetna	"	1875	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04	1,41
	462	"	Dolomit	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	463	"	Faulhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	464	"	Hochjoch	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	465	"	Julier	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	466	"	Leopoldsberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	467	"	Matterhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	468	"	Ortler	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	469	"	Finstermünz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	470	"	Niederwald	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	471	"	Rheinstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	472	"	Rosstrappe	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	473	"	Waldspitz ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	474	"	Vesuv ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	708	"	Heiligenberg ✕	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	709	"	Jeschken ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	710	"	Inselsberg ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	711	"	Rabenkopf ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	712	"	Valtenberg ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	507	"	Bernkogel ✕	"	"	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,98	106,85	114,83	1,41
	508	"	Fuchsberg ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	509	"	Grossglockner ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	510	"	Kaiserkrone	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	511	"	Monte Baldo	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	512	"	Monte Cristallo	"	1877	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	513	"	Rheinfels	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	210	"	Tausend	"	1878	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86	1,41
	211	"	Fichtelberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	332	"	Montblanc	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	333	"	Wellhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	334	"	Sentis	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	335	"	Eiger	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	358	"	Auersberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	359	"	Colmberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	360	"	Kahlenberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	361	"	Greifenstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	362	"	Katzenstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	363	"	Sandberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	227	"	Keilberg	"	1882	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86	1,41
	613	"	Waldstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	617	"	Titlis	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	620	"	Silberhorn ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	626	"	Aarjoch	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	715	"	Riesenberg	"	1884	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	1,41
	716	"	Stürmer	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	717	"	Wieselstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	718	"	Hekla	"	1885	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	1,41
	719	"	Hohentwiel	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**								**Anschaffungskosten**	**Lokomotive nebst Tender.**			**Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.**
Anzahl der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{D}{D_{prob}} \cdot d^2 \cdot L \cdot p$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	der Lokomotiven ausschl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	
	Millimeter.		Millimeter.		Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,35	11,20	13,10	13,10	37,40	37,40	4 670	38	46 350,00	10 220 / 9 380	14 890 / 13 840	178 / 179 / 180	**H. V.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die horizontalen Cylinder aussen. sämmtliche Achsen sind gekuppelt und liegen unter dem Langkessel. Die 6 Federn von denen die der beiden hinteren Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel gekuppelt sind, liegen bei Nr. 7—9, 60—63, 90—95, 103—107, 137—144, 150—162, 177—180, 251—256 über den Achsbüchsen, bei Nr. 192, 207, 208, 210—212, 227, 287—293, 332—335, 358—363, 461—474, 507—513, 613, 617, 620, 626, 708—712, 715—719, 737—739, 748—751 und 773—777 unter denselben. Gooch'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 7—9, 60—63, 90—95, 103—107, 137 bis 144, 150—162, 177—180, 192, 251—256, 287—293; mit Schraube bei Nr. 207, 208 und 212; Allan'sche Steuerung mit Händel bei Nr. 773—777; mit Schraube bei Nr. 210, 211, 227, 332—335, 358—363, 461—474, 507 bis 513, 613, 617, 620, 626, 708—712, 715—719, 737—739 und 748—751. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf und Dampfklotzbremse bei Nr. 192, 207, 208, 210—212, 227, 287—293, 332—335, 358—363, 461—474, 507—513, 613, 617, 620, 626 und 708—712. Dampfschlittenbremse bei Nr. 7, 8, 62, 90, 92, 94, 104, 105, 138—143, 151, 152, 155, 156, 158, 159, 162, 252, 254 und 256; Dampfklotzbremse bei Nr. 9, 60, 61, 63, 91, 93, 95, 103, 106, 107, 137, 144, 150, 153, 154, 157, 160, 161, 177—180, 251—256 und 748—751; Heberlein-bremse bei Nr. 715—719 und 737—739.
3	1 390	—	180,0	—	3 350	33,70	12,50	12,50	12,50	37,50	37,50	5 500	45	55 350,00	10 540 / 9 700	15 010 / 13 990	773 / 774 / 775 / 776	
3	1 390	—	159,5	—	3 400	34,40	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	45	41 700,00			777 / 461 / 462 / 463 / 464 / 465 / 466 / 467 / 468 / 469 / 470 / 471 / 472 / 473 / 474	
3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,50	13,90	12,55	12,55	39,00	39,00	4 670	45	28 143,00	10 570 / 9 730	15 140 / 14 090	507 / 508 / 509 / 510 / 511 / 512 / 513	
3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,50	13,90	12,55	12,55	39,00	39,00	4 670	45	45 000,00			210 / 211 / 332 / 333 / 334 / 335 / 358 / 359 / 360 / 361 / 362 / 363	
3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,85	13,85	12,75	12,75	39,35	39,35	4 670	45	30 400,00			227 / 613 / 617 / 620 / 626	
3	1 390	—	170,0	—	3 400	35,50	14,30	12,85	12,85	40,00	40,00	4 670	45	32 500,00			715 / 716 / 717	
3	1 390	—	170,0	—	3 400	34,85	13,85	12,75	12,75	39,35	39,35	4 670	45	29 900,00			718 / 719	

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.									
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	737	II. V.	Karwendel	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1885	425	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06	1,4
	738	"	Jochalm	"	"	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	1,4
	739	"	Stromberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	748	"	Bärenstein	"	1887	457	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06	1,4
	749	"	Gabelhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	750	"	Krottenkopf	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	751	"	Maloja	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	736	II. V. C.	Känzli	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1885	460/650	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06	1,4
	39	"	Erlakogl	"	1887	460/650	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06	1,4
	51	"	Benedictenwand	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	236	"	Windberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	242	"	Bietschhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	337	"	Herzogenstand	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	754	"	Gamskarkogl	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
15	755	"	Hochkogl	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	756	"	Hockenhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	757	"	Hohe Mundi	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	758	"	Hohgleifen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	784	"	Jochberg	"	1888	460/650	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06	1,4
	785	"	Kellerjoch	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	786	"	Geising	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	787	"	Lämmerjoch	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	322	Schw. V.	Pilatus	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1871	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,4
	323	"	Furka	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	324	"	Harz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	325	"	Monte Rosa	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	326	"	Wetterhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	327	"	Bernina	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	328	"	Schreckhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	329	"	Zermatt ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	330	"	Tödi	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	331	"	Grimsel ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	369	"	Rothhorn ×	"	1872	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	370	"	Burgberg ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	371	"	Wendelstein ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	372	"	Borsberg ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	373	"	Scheibenberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	374	"	Gemmi ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	375	"	Watzmann	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
35	416	"	Albis	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	417	"	Winterberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	418	"	Drachenfels	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	419	"	Brocken	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	447	"	Rolandseck	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	448	"	Loreley	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	449	"	Gaisberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	450	"	Hirtstein	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	451	"	Arlberg	"	1874	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,86	103,17	111,03	1,4
	452	"	Brenner	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	453	"	Donnersberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	454	"	Eifel	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	455	"	Forstenberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	456	"	Grenzhorn	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	457	"	Hohe Salve	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	458	"	Hohe Göll	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	459	"	Karst	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	460	"	Martinswand	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**												
Zahl der Achsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0_{\text{conv.}} \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.		Millimeter.		Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
3	1 390	—	180,0	—	3 400	35,70	13,65	13,30	13,30	40,25	40,25	5 710	45	30 695,00	10 630 / 9 790	15 200 / 14 150	737	
3	1 390	—	170,0	—	3 400	35,00	13,70	12,90	12,90	39,50	39,50	4 950	45	29 470,00	10 570 / 9 730	15 140 / 14 090	738	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 470,00			739	
3	1 390	—	180,0	—	3 400	36,00	13,15	13,70	13,70	40,55	40,55	5 500	45	29 094,12			748	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 094,14	10 630	15 200	749	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 106,00	9 790	14 150	750	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 105,31			751	
3	1 390	—	180,0	—	3 400	36,40	14,55	13,20	13,20	40,95	40,95	5 850	45	31 255,00			736	
3	1 390	—	180,0	—	3 400	37,00	14,45	13,55	13,55	41,55	41,55	5 850	45	29 060,00			39	**H. V. C.:** Compound- (Verbund-) Loko motiven. Hochdruckcylinder rechts, Niede druckcylinder links, beide schwach geneig und aussen, Rahmen und Steuerung inne liegend. Sämmtliche Achsen sind gekuppe und liegen unter dem Langkessel. Die Tragfedern, von denen die der beiden hi teren Achsen durch in der Längsrichtun liegende Ausgleichhebel gekuppelt sin liegen unter den Achsbüchsen. Allan'sch Steuerung mit Schraube. Heberleinbrems bei Nr. 736. Dampfklotzbremse bei Nr. 3 51, 236, 242, 337, 754 bis 758 und 784 bis 78 Zugkraft nach der Formel $Z = \frac{7}{8} \cdot \frac{0_{\text{conv}} \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ berechnet.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 060,00			51	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 060,00			236	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 060,00			242	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 060,00			337	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 649,38	10 630	15 200	754	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 703,37	9 790	14 150	755	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 686,18			756	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 670,02			757	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 488,92			758	
3	1 390	—	180,0	—	3 400	37,00	13,65	14,25	14,25	42,15	42,15	5 850	45	32 508,56			784	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 507,98			785	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 507,98			786	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 532,10			787	
3	1 390	—	159,5	—	3 150	33,15	12,50	12,40	12,40	37,30	37,30	4 670	40	45 258,75			322	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			323	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			324	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 258,75			325	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			326	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			327	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			328	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			329	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			330	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 312,30			331	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 391,30			369	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 391,30	10 320	14 990	370	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75	9 480	13 940	371	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			372	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			373	**Schw. V.:** Rahmen, Steuerung, Cylinde Achsen, Federn, Bremse u. s. w. wi bei Nr. 192 der Gattung H. V. Nr. 322—33 Gooch'sche Steuerung mit Schraube; N 369—375, 416—419 und 447—460 Allan'sch Steuerung mit Schraube.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 416,75			374	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 456,80			375	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			416	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			417	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			418	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 692,50			419	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			447	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			448	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			449	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 700,00			450	
3	1 390	—	159,5	—	3 350	33,75	12,30	12,80	12,80	37,90	37,90	4 670	45	56 756,65			451	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			452	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,60			453	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			454	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65	10 520	14 990	455	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65	9 680	13 940	456	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			457	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			458	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,65			459	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	56 756,50			460	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung der Lokomotiven.	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Kessel. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Kessel. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Kessel. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Kessel. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Kessel. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Kessel. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Kessel. Rostfläche.
16	516	K. V.	**Arnlberg** ⊙	E. Kessler in Esslingen.	1868	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	197	40	45	7,70	108,48	116,18	1,38
	517	"	**Balmhorn** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	518	"	**Beatenberg** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	519	"	**Hasliberg** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	514	"	**St. Bernhard** ⊙	" " "	1869	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	515	"	**Dachstein** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	520	"	**Bieberstein** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	521	"	**Blümlisalp** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	522	"	**Kynast** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	523	"	**Plassenstein** ◎	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	524	"	**Daubenhorn** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	525	"	**Distelalp** ⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	526	"	**Thorstein**	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	213	40	45	8,24	117,27	125,51	1,44
	527	"	**Kesselberg**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	528	"	**Dorenberg**	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	529	"	**Zwieselalp**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8	530	Sigl V.	**Tauern**	G. Sigl in Wien.	1874	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,35	113,42	121,77	1,51
	531	"	**Engelhorn**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	532	"	**Axenstein**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	533	"	**Grindelwald**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	534	"	**Etzelstock**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	535	"	**Hohenstaufen**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	536	"	**Mont Cenis**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	537	"	**Rigi**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
11	475	III. V.	**Badelwand**	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	1,4
	476	"	**Kyffhäuser**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	477	"	**Gotzenalp**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	478	"	**Schwarzwald**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	479	"	**Odenwald**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	538	"	**Finsteraarhorn**	"	1876	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,05	113,42	121,47	1,5
	539	"	**Galmihorn**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	540	"	**Zugspitz**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	541	"	**Glärnisch**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	542	"	**Burgenstein**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	543	"	**Doldenhorn**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	778	U. V.	**Tellkoppe** †	Unions-Giesserei in Königsberg i. Pr.	1886	450	630	E. 14,0	1 400	4 450	186	45	50	7,58	117,01	124,59	1,5

Ten

5	88	H. I. T.	**Würschnitz**	Hartmann in Chemnitz.	1857	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,9
	87	"	**Schönbörnchen**	" " "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	89	"	**Lugau**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	637	"	**Greiz**	" " "	1865	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0,9
	638	"	**Brunn**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**												
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}000 \cdot d^2 \cdot 1.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
der Treibachsen	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.	im Ganzen.					Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
einschl. der gekuppelten.	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
3	1 380	—	165,0	—	3 330	34,30	12,25	13,35	13,35	38,95	38,95	5 000	45	49 050,00			516	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 050,00			517	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 050,00			518	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 050,00			519	**K. V.:** Rahmen und Steuerung li innen, die horizontalen Cylinder au
"	"	"	181,0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			514	sämmtliche Achsen sind gekuppelt
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00	10 510	14 990	515	liegen unter dem Langkessel. Von d
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00	9 670	13 850	520	über den Achsbüchsen angeordneten Fe
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			521	sind 4 durch in der Längsrichtung lieg
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			522	Ausgleichhebel gekuppelt und zwa
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			523	Nr. 514—525 Mittel- mit Hinterachsfe
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			524	bei Nr. 526—529 Mittel- mit Vorder
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 400,00			525	federn. Ferner haben Nr. 514 bis
3	1 380	—	181,0	—	3 330	33,50	11,16	13,17	13,17	37,50	37,50	5 000	45	43 350,00			526	Stephenson'sche Steuerung mit Hi
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,00	10 600	14 980	527	und Dampfschlittenbremse, hingegen
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,00	9 720	13 900	528	526—529 Stephenson'sche Steuerung
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 350,00			529	Schraube und Einrichtung zum Fahren
																		Gegendampf.
3	1 380	—	181,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	45	46 500,00			530	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			531	**Sigl V.:** Rahmen, Steuerung, Cyl
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			532	und Achsen wie bei K. V. Federn
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00	10 600	14 980	533	Treib- und hinteren Kuppelachse li
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00	9 720	13 900	534	unten und sind durch in der Längs
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			535	ung liegende Ausgleichhebel verbu
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			536	Stephenson'sche Steuerung mit Schr
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			537	Einrichtung zum Fahren mit G
																		dampf und Dampfklotzbremse.
3	1 380	—	170,0	—	3 400	35,00	13,30	12,80	12,80	38,90	38,90	4 710	45	30 600,00			475	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00	10 570	15 140	476	**Hl. V.:** Rahmen, Steuerung, Cyl
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00	9 730	14 090	477	und Achsen wie bei K. V. Die Fe
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00			478	welche zwischen der Treib- und hin
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00			479	Kuppelachse durch in der Längsrich
3	1 380	—	180,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	45	29 325,00			538	liegende Ausgleichhebel verbunden
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			539	liegen unter den Achsbüchsen. Nr.
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00	10 650	15 050	540	bis 479 Allan'sche Steuerung mit Schr
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00	9 810	14 000	541	und Einrichtung zum Fahren mit G
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			542	dampf. Nr. 538—543 Stephenson
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			543	Steuerung mit Schraube. Sämmtlich
																		Dampfklotzbremse.
3	1 320	—	180,0	—	3 400	33,10	12,65	12,45	13,40	38,50	38,50	5 800	45	27 570,00	10 790	15 250	778	**U. V.:** Rahmen, Steuerung, Cylinder
															9 950	14 210		Achsen wie bei K. V. Die Federn
																		hinteren Kuppelachse liegen unter,
																		der Treib- und vorderen Kuppelachse
																		den Achsbüchsen. Letztere Federn
																		durch in der Längsrichtung liegende
																		gleichhebel verbunden. Allan'sche St
																		ung mit Schraube.

okomotiven.

2	1 570	1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	1 860	45	43 500,00			88	**H. I. T.:** Rahmen und Steuerung li
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 020	45	43 500,00	3 200	9 150	87	innen, die horizontalen Cylinder au
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			89	sämmtliche Achsen unter dem Langke
2	1 570	1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	2 170	45	47 148,00	3 200	8 990	637	die Vorderachse ist Laufachse. Von
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 148,00			638	Federn sind die der gekuppelten Ac
																		durch in der Längsrichtung liegende
																		gleichhebel verbunden. Stephenson
																		Steuerung mit Händel. Bei Nr. 87
																		Schraubenbremse, bei Nr. 637 und
																		ausser Schraubenbremse an den Hi
																		rädern auch Dampfschlittenbremse. Wa
																		behälter von $2_{,22}$ cbm und Kohlenraum
																		$1_{,20}$ cbm.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Längezwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.
1	634	B. IIa. T.	**Leder**	A. Borsig in Berlin.	1854	381	610	E. 13,0	1 072	3 465	143	40	45	4,78	62,28	67,06	0,91
16	639	H. IIIb. T.	**Stahl** †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1875	415	559	E. 12,5	1 150	3 165	176	40	45	6,55	70,02	76,57	1,37
	640	"	**Granit** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	641	"	**Marmor** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	642	"	**Gold** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	643	"	**Kobalt** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	644	"	**Nickel** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	645	"	**Arsen** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	646	"	**Basalt** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	647	"	**Silber** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	648	"	**Kalk** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	649	"	**Albit** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	650	"	**Epidot** †	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	651	"	**Topas** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	652	"	**Felsit** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	653	"	**Demant** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	654	"	**Korund** †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
6	690	Schw. IIIb. T.	**Alabaster**	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) in Berlin.	1874	420	559	E. 11,0	1 129	3 165	156	45	50	6,13	69,81	75,94	1,29
	691	"	**Granat**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	692	"	**Saphir**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	693	"	**Onyx**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	694	"	**Opal**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	695	"	**Jaspis**	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
4	53	H. IVb. T.	**Schwarzenberg**	Hartmann in Chemnitz.	1856	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,62	72,94	78,48	0,86
	58	"	**Schneeberg**	" " "	1859	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
	59	"	**Neustädtel**	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	108	"	**Hercules**	" " "	1862	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
1	112	H. IVbb. T.	**Wildeck**	Hartmann in Chemnitz.	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**												
Anzahl der Achsen	Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen				Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}000 \cdot d^2 \cdot l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{6} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
							durch die											
der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.					Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
							Achse.											
Millimeter.					Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
2	1 380	1 035	144,0	128,0	3 840	26,00	11,50	11,50	6,00	29,00	23,00	2 690	45	35 700,00	3 840	8 730	634	**H. II a. T.:** Rahmen und Steue liegen innen, die horizontalen Cyli aussen; die Vorderachse ist Kuppela Die Federn der gekuppelten Ac sind durch in der Längsrichtung lieg Ausgleichhebel verbunden und liegen den Achsbüchsen. Die hinter der Fe büchse liegende feste Laufachse hat oben liegende Querfeder, Schraubenbr auf die Laufräder wirkend. Step son'sche Steuerung mit Händel. Wa behälter von 4,00 cbm und Kohlenraum 1,20 cbm.
2	1 390	925	180,0	157,0	4 026	31,23	14,63	14,62	9,42	38,68	29,26	3 740	50	52 097,03			639	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			640	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			641	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			642	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			643	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			644	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03	4 026	8 570	645	**H. III b. T. u. Schw. III b.** Rahmen u. Steuerung liegen innen, die zontalen Cylinder aussen; die Vorders ist Kuppelachse. Die hinter der Feuerbü liegende Laufachse hat bei Nr. 643, 646 und 690—695 verschiebbare A büchsen mit oben liegender Querfeder Nr. 639—642, 645, 647—654 ist die Laufa um einen Zapfen über ihrer Mitte dre Die Federn der gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende gleichhebel verbunden und liegen unte Achsbüchsen. Mittelräder haben H bremse, bei H. IIIb. T. mit Wurfh bei Schw. IIIb. T. mit Schraube. Allan Steuerung mit Händel. Wasserbehälte 3,60 cbm und Kohlenraum von 1,30 cb
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			646	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			647	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			648	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			649	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03			650	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03			651	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03			652	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03			653	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03	4 026	8 655	654	
2	1 390	925	170,0	157,0	4 025	29,60	13,80	13,80	9,40	37,00	27,60	3 830	50	46 800,00			690	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			691	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00	4 025	8 610	692	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			693	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			694	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			695	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	27,80	5,80	13,35	13,35	32,50	26,70	2 980	40	45 600,00			53	**H. IV b. T.:** Die Rahmen liegen i die horizontalen, zwischen Kuppel- (M und Laufachse angeordneten Cyli sowie die Steuerung aussen; sämmt Achsen unter dem Langkessel. Die Vo achse ist Laufachse und in einem gestelle gelagert, dessen Zapfen Vorderachsmittel liegt. Die über den büchsen angeordneten Federn sind be Vorderachse durch einen in der richtung liegenden, bei den gekupp Achsen durch in der Längsrichtung lieg Ausgleichhebel verbunden. Stephen sche Steuerung mit Händel. Schra bremse bei Nr. 53; Schrauben- u. D schlittenbremse bei Nr. 58, 59 u. Wasserbehälter bei Nr. 53 von 2,25 bei Nr. 58, 59 u. 108 von 1,62 cbm; Ko raum bei denselben von 1,20 cbm.
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	30,00	6,67	14,89	14,89	36,45	29,75	2 980	40	46 560,00	3 575	8 890	58	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 560,00			59	
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	29,30	7,10	13,45	13,45	34,00	26,90	2 980	40	46 500,00	3 575	9 150	108	
2	1 390	805	159,5	140,0	5 500	37,60	9,95	K. 12,15 T. 12,15	9,65	43,90	24,30	2 980	50	51 556,32	5 500	9 800	112	**H. IV bb. T.** Früher H. IVb. ist umg in 4achsige Tenderlokomotive, die Ra liegen innen, die zwischen Kuppel vorderer Laufachse angeordneten hor talen Cylinder, sowie die Steuerung au die hintere Laufachse liegt hinter der F büchse. Die beiden Laufachsen sind in gestellen gelagert; der Gestelldrehp liegt bei der Vorderachse 1,4 m hi bei der Hinterachse über derselben. über den Achsbüchsen angeordneten F sind bei der vorderen Laufachse durch in der Querrichtung liegenden, bei gekuppelten Achsen durch in der L richtung liegende Ausgleichhebel bunden, die hintere Laufachse hat Querfedern über der Achse. Step son'sche Steuerung mit Händel. Da klotzbremse auf Kuppel- u. Treibr Wurfhebelbremse auf Treibräder wirk Wasserbehälter von 3,6 cbm, Kohlen von 1,4 cbm.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche. im Feuerkasten.	16. Heizfläche. in den Rohren.	17. Heizfläche. in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	364	H. V. T.	Knappe	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,46	95,39	101,85	1,31
	365	"	Schacht ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	366	"	Wetter	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	367	"	Hunt	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	368	"	Tiefbau	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	16	"	Kohle	"	1873	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,31
	17	"	Adhäsion	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	23	"	Kraft	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	24	"	Leistung	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	64	"	Eisen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	65	"	Kaue	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	69	"	Fahrt	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	213	"	Morgengang	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	420	"	Schlägel	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	218	"	Bohrer	"	1874	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20	1,31
	219	"	Rolle	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	221	"	Meisel	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	223	"	Seil	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
37	224	"	Haspel	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	18	"	Compass	"	1877	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,31
	19	"	Magnet	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	20	"	Kobold	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	21	"	Gnom	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	70	"	Arbeit ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	71	"	Gestänge ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	72	"	Basis	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	220	"	Dynamit	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	627	"	Steiger ✕ ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	635	"	Glocke ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	636	"	Halde ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	616	"	Berggeist ✕ ⎍	"	1878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	746	"	Concordia ✕	"	1883	457	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,31
	747	"	Die Harth ✕	"	1884	457	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,31
	632	"	Motor ✕	"	1888	457	610	E. 13,5	1 290	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	1,31
	781	"	Läufer ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	782	"	Horizont ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	783	"	Block ✕	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	628	W. VII. T.	Grube	F. Wöhlert in Berlin.	1874	355	530	E. 13,0	1 191	3 465	139	40	45	5,69	60,54	66,23	0,87
4	629	"	Kunst	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	630	"	Blende	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	631	"	Curve	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	742	Schi. VII. T.	Zwenkau ✕ ⎍ ♂	F. Schichau in Elbing.	1873	340	575	St. 10,0	1 162	3 507	120	40	45	4,29	52,90	57,29	0,99
4	743	"	Wiprecht v. Groitzsch ✕ ⎍ ♂	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	744	"	Lucka ✕ ⎍ ♂	" " "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	745	"	Gaschwitz ✕ ⎍ ♂	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	688	Cr. VII. T.	Sauger	Maschinenbaugesellschaft Carlsruhe.	1873	279	533	E. 15,0	970	3 182,5	105	40	45	4,70	42,00	46,70	0,73
2	689	"	Klappe	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	779	E. VII. T.	Bismarck ♂	Hannoversche Maschinenbau-Actiengesellschaft (G. Egestorff) in Linden bei Hannover.	1884	270	550	E. 12,0	978	2 900	101	40	45	3,42	36,81	40,23	0,83
2	780	"	Borsig ♂	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**												
Zahl der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 d^2 L p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
3	1 390	—	159,5	—	3 080	31,68	13,39	13,39	13,86	40,64	40,64	3 690	38	42 600,00			364	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			365	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			366	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			367	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			368	
3	1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	38	45 600,00			16	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			17	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			23	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			24	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00	3 080	9 300	64	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			65	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			69	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			213	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 600,00			420	
3	1 390	—	159,5	—	3 080	32,50	13,20	13,20	14,00	40,40	40,40	3 690	38	57 000,00			218	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			219	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			221	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			223	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	57 000,00			224	
3	1 390	—	170,0	—	3 060	32,92	14,00	14,00	13,62	41,62	41,62	3 690	38	29 000,00			18	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			19	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			20	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			21	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			70	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			71	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			72	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			220	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00	3 060	9 350	627	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			635	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 000,00			636	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35 000,00			616	
3	1 390	—	170,0	—	3 060	34,70	14,75	14,75	15,10	44,60	44,60	4 670	38	33 045,04			746	
3	1 390	—	170,0	—	3 060	35,13	14,90	14,90	15,20	45,00	45,00	4 670	38	33 757,60			747	
3	1 390	—	170,0	—	3 060	34,70	14,45	14,45	14,50	43,40	43,40	5 500	38	31 000,00			632	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	31 508,51			781	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	31 748,51			782	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	31 748,50			783	
2	1 230	—	180,0	—	2 400	21,20	13,20	—	13,90	27,10	27,10	3 260	45	35 550,00			628	**W. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide unter dem Langkessel liegende Achsen sind gekuppelt, die Achsbüchsen haben Längstragfedern. Allan'sche Steuerung mit Händel, Wurfhebelbremse auf die Hinterräder wirkend. Unten liegende Wasserbehälter von 3,50 cbm und Kohlenraum von 1,50 cbm.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	35 550,00			629	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	35 550,00	2 400	7 810	630	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	35 550,00			631	
2	1 350	—	176,0	—	2 510	23,95	14,25	—	14,25	28,50	28,50	2 950	45	44 100,00			742	**Schi. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die 2 gekuppelten Achsen unter dem Langkessel. Ungekuppelte Tragfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Untenliegender Wasserbehälter von 2,67 cbm und Kohlenraum von 0,90 cbm. Schraubenbremse.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	44 100,00	2 510	8 320	743	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	44 100,00			744	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	44 100,00			745	
2	1 100	—	145,0	—	2 100	22,80	13,00	—	13,70	26,70	26,70	2 260	40	30 600,00			688	**Cr. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen. Beide Achsen sind gekuppelt und liegen unter dem Langkessel, die 4 Längsfedern sind über den Achsbüchsen angeordnet. Stephenson'sche Steuerung mit Händel, Schraubenbremse auf die Treibräder wirkend. Wasserbehälter von 2,00 cbm und Kohlenraum von 0,60 cbm.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	30 600,00	2 100	7 720	689	
2	1 070	—	145,0	—	2 500	17,35	11,10	—	10,55	21,65	21,65	2 700	40	20 021,00			779	**E. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, beide Achsen sind gekuppelt, die Hinterachse liegt unter der Feuerbüchse. Längsfedern über den Vorder- und unter den Hinterachsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Wurfhebelbremse auf beide Achsen wirkend. Untenliegender Wasserbehälter von 2,16 cbm, Kohlenraum von 1,05 cbm an beiden Seiten des Kessels.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	20 021,00	2 500	7 110	780	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	30	II. VII. T.	Dante	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1882	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,81
	31	„	Goethe	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	32	„	Schiller	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	34	„	Gellert	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	40	„	Uhland	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	614	„	Herder	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	615	„	Körner	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	619	„	Schlömilch	„	1883	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,81
	633	„	Iffland	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	6	„	Scheffel	„	1885	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,81
21	35	„	Bürger	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	28	„	Voss	„	1886	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50	0,81
	38	„	Gottsched	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	46	„	Hegel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	86	„	Laube	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	545	„	Holtei	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	547	„	Hebbel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	549	„	Freytag	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	621	„	Zschokke	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	622	„	Kotzebue	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	625	„	Heine	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	706	II. VII. T. S.	Berggiesshübel	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,38
	707	„	Rottwerndorf	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
6	713	„	Johanngeorgenstadt	„	1883	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,38
	714	„	Erla	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	762	„	Schönberg	„	1887	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	0,38
	763	„	Schleiz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	732	II. VII. T. O.	Mülsen	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1885	270	400	E. 11,0	900	2 250	86	40	45	2,19	24,32	26,51	0,44
4	733	„	Thurm	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	752	„	Lichtentanne	„	1887	270	400	E. 11,0	900	2 250	86	40	45	2,19	24,32	26,51	0,44
	753	„	Culten	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	235	II. VIII b. T.	Döhlen	Hartmann in Chemnitz.	1857	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,43	39,74	43,17	0,88
3	237	„	Hainsberg	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	239	„	Burgk	„ „ „	1866	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,81	39,74	43,55	0,61
																	Dam
	—	Hs. 0.	Dampfwagen A. † (System Thomas)	Actiengesellschaft Hohenzollern in Düsseldorf u. Maschinenbau-Actiengesellschaft in Nürnberg.	1883	220	360	E. 11,0	1 028	1 720	110	40	45	2,48	23,78	26,26	0,51
3	—	„	„ B. †		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	„ C. †		„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

Das durchschnittliche Gewicht einer normalspurigen Lokomotive mit Tender betrug bei mi
„ „ „ „ „ Tenderlokomotive „ „

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.						**Gewicht.**									**Lokomotive nebst Tender.**			
Zahl der Achsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{D_{cm}^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.		Millimeter.		Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
2	1 100	—	170,0	—	2 200	19,00	12,40	—	12,52	24,92	24,92	3 140	40	22 000,00			30	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	22 000,00			31	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	22 000,00			32	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	22 000,00			34	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	22 000,00			40	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	22 000,00			614	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	22 000,00			615	**H. VII. T.:** Die Rahmen liegen inne
2	1 100	—	170,0	—	2 200	19,50	12,25	—	13,17	25,42	25,42	3 140	40	22 920,00			619	die horizontalen Cylinder und die Steue
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	22 920,00			633	ung aussen, beide Achsen sind gekuppel
2	1 100	—	170,0	—	2 200	19,43	12,30	—	13,05	25,35	25,35	3 140	40	21 684,56			6	die Hinterachse liegt unter der Feuerbüchs
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	21 500,00	2 200	7 880	35	4 Längsfedern über den Achsbüchse
2	1 100	—	170,0	—	2 200	19,50	12,25	—	13,17	25,42	25,42	3 140	40	20 000,00			28	Allan'sche Steuerung mit Händel, Wur
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	20 000,00			38	hebelbremse auf die Hinterräder wirken
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	20 000,00			46	Einrichtung zum Fahren mit Gegendamp
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	20 000,00			86	Untenliegende Wasserbehälter von 2,85 cbm
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	20 000,00			545	Kohlenbehälter von 1,1 cbm zu beide
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	20 000,00			547	Seiten des Kessels.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	20 000,00			549	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	20 000,00			621	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	20 000,00			622	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	20 000,00			625	
2	855	—	130,0	—	2 000	14,30	9,10	—	10,00	19,10	19,10	2 280	30	17 500,00			706	**H. VII. T. S.:** (für Sekundärbahnen
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	17 500,00			707	Die Rahmen liegen innen, die horizontale Cylinder und die Steuerung aussen, d Hinterachse liegt unter der Feuerbüchs 4 Längsfedern über den Achsbüchse
2	855	—	140,0	—	2 000	15,30	9,60	—	10,50	20,10	20,10	2 280	30	20 303,70	2 000	6 465	713	Allan'sche Steuerung mit Klemmhebe
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	20 303,69			714	Einrichtung zum Fahren mit Gegendam nur bei Nr. 706 und 707. Wasser- u
2	855	—	140,0	—	2 000	15,90	9,90	—	10,80	20,70	20,70	2 280	30	17 212,70			762	Kohlenbehälter an den Seiten des Kessel
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	17 212,70			763	Wasserbehälter von 2,15 cbm, Kohlenrau von 1,10 cbm. Wurfhebelbremse auf Hinte räder wirkend.
2	1 230	—	140,0	—	2 800	14,50	9,70	—	9,10	18,80	18,80	1 420	45	14 544,12			732	**H. VII. T. O.:** (für Omnibuszüge
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	14 544,12	2 800	6 555	733	Die Rahmen liegen innen, die horizontale Cylinder und die Steuerung aussen. D Treibachse liegt unter der Feuerbüchs 4 Längsfedern über den Achsbüchse
2	1 230	—	140,0	—	2 800	14,90	9,90	—	9,30	19,20	19,20	1 420	45	16 313,29			752	Allan'sche Steuerung mit Händel. Unte
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	16 313,28			753	liegende Wasserbehälter von 2,20 cbm Kohlenbehälter von 0,85 cbm an der Rück wand des Führerstandes. Wurfhebelbrems auf beide Achsen wirkend.
2	985	595	137,0	130,0	2 380	21,50	6,10	11,35	11,35	28,80	22,70	2 610	30	33 900,00	2 380	7 100	235	**H. VIII b. T.:** (für Kohlenbahnen
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 900,00			237	Die Rahmen liegen innen, die geneigte Cylinder und die Steuerung aussen, sämm liche Achsen unter dem Langkessel. D Vorderachse ist Laufachse und in eine Drehgestelle mit Seitenbewegung gelager dessen Zapfen über der Achse lieg Die beiden Längsfedern im Drehgestell
2	985	595	137,0	130,0	2 380	21,50	6,10	11,35	11,35	28,80	22,70	2 610	30	34 500,00	2 380	7 200	239	und die 4 Längsfedern der Treib- un Kuppelachsen sind über den Achsbüchse angeordnet. Stephenson'sche Steuerun mit Händel. Wasserbehälter unter, nebe und auf dem Kessel von 3,70 cbm un Kohlenraum von 1,00 cbm. Schraubenbrems auf die Hinterräder wirkend.

gen.

		(der Wag.-Räder.)		(der Wag.-Räder.)			Masch.-Achse	Wagenachsen						(der Masch.-Abtheilung.) *)				
1	1 100	980	im Aussenlager 110,0	95	7 355	25,00	11,80	9,00	8,80	29,60	11,80	950	50	14 860,37	7 355	13 430	—	**Hz. O. Maschinen-Abtheilun der Dampfwagen** (System Thomas)
"	"	"	" Innenlager 148,0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 860,36			—	Die Rahmen sind doppelt. Die horizonta angeordneten Cylinder und die Steuerun liegen innen, der Kessel liegt quer zu Längsachse des Fahrzeuges, die Treibachs unter dem Kessel. 4 ungekuppelte Läng federn, die äusseren unter, die innere über der vierfach gelagerten Treibachs Joy-Steuerung mit Händel. Wasserbehälte
"	"	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 860,37			—	(zur Wagen-Abtheilung gehörig) von 3 cbm, Kohlenräume von 0,5 cbm. Wurfhebel bremse auf Treib- und Wagenräder wirken vereinigt mit Schraubenbremse der Wage Abtheilung.

ung von Wasser und Brennmaterial 49,93 Tonnen. (1 Lokom. = 35,51 t, 1 Tender = 14,42 t).

" " " " " 31,19 "

*) Die Kosten der Wagen-Abtheilung siehe unter „Personenwagen".

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Heizrohre. Material und Blechstärke.	10. Heizrohre. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Heizrohre. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	18. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
Tender-Lokomotiven																	
31	1	H.V.T.K.		Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1881	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72	0,66
	2	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	3	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	4	"		"	1882	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	6	"		"	1883	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72	0,66
	7	"		"	1884	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72	0,66
	8	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	9	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	10	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	11	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	12	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	13	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	14	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	15	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	16	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	17	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	20	"		"	1885	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	21	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	22	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	23	"		"	1886	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	24	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	25	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	26	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	27	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	28	"		"	1888	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	29	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	30	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	31	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	32	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	33	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	34	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	5	Hg. VII. T. K.		Chr. Hagans in Erfurt.	1872	200	300	E. 9 u. 11.	825	2 210	91	35	40	1,08	22,10	24,08	0,34
2	18	Hth.P.K.		R. & W. Hawthorn in Newcastle.	1885	215	355	E. 9,5	787	2 394	194	35,5	40	5,06	51,78	57,74	1,1
	19	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

828 Stück zusammen.

Das durchschnittliche Gewicht einer schmalspurigen Tenderlok

Ausserdem sind 2 Stück abgenutzte und bereits ersetzte Lokomotiven aus dem Jahre 1851 vorhanden, welche noch zum Di

21. einschl. der gekuppelten.	22. Durchmesser der Treibräder D.	23. Durchmesser der Laufräder.	24. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	25. Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	26. Aeusserer Radstand.	27. Gewicht. Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	28. Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	29. Mittel-Achse.	30. Hinter-Achse.	31. im Ganzen.	32. Adhäsionsgewicht Q.	33. Zugkraft. $Z = \frac{Q_{kog.}\, d^2.\, l.\, p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	34. Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	35. Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	36. Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	37. Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	38. Nummern der Lokomotiven.	39. Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			

hmalspurige Bahnen.

3	750	—	105,0	—	1 800	11,90	5,11	5,17	5,17	15,45	15,45	2 100	30	17 190,02			1	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 190,00	1 800	5 480	2	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16 922,91			3	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 134,11			4	
3	750	—	105,0	—	1 800	12,45	5,36	5,32	5,32	16,00	16,00	2 100	30	18 113,80	1 800	5 630	6	
3	750	—	105,0	—	1 800	12,45	5,36	5,32	5,32	16,00	16,00	2 100	30	17 768,81			7	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 603,00			8	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 603,00			9	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 603,00			10	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 603,00			11	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,81			12	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,82			13	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,82			14	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,81			15	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,82			16	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 768,82			17	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18 199,55			20	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18 199,55	1 800	5 630	21	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18 199,55			22	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 452,30			23	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 454,59			24	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 484,86			25	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 495,50			26	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 495,51			27	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15 235,71			28	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15 389,38			29	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15 389,39			30	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15 418,47			31	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16 411,98			32	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16 424,55			33	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16 365,24			34	

H. V. T. K.: Die Rahmen, horizontale Cylinder und die Steuerung liegen aussen. Die Hinterachse liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorder-Achsbüchsen haben besondere, die Mittel- und Hinter-Achsbüchsen gemeinsame Längstragfedern. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel bei Nr. 5—21 und 25—27, mit Klinkhebel bei Nr. 1—4, 22—24 und 28—34. Wasserbehälter von 1,50 cbm neben und unter dem Langkessel. Kohlenraum von 0,60 cbm. Wurfhebelbremse auf die Hinterräder wirkend. Nr. 1—4, 22—24 und 28—34 Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.

2	650	—	108,0	—	1 700	8,05	5,70	—	5,10	10,80	10,80	1 330	30	17 400,00*	1 700	5 530	5	
4	813	—	101,5	—	5 690	22,30	jedes Achsenpaar		14,45	28,90	28,90	2 420	30	51 770,90	5 690	9 200	18	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 770,91			19	

Hg. VII. T. K.: Die Rahmen liegen innen, die horizontalen Cylinder und die Steuerung aussen, die beiden gekuppelten Achsen unter dem Langkessel; die vordere Achse hat Längstragfedern, die hintere eine Quertragfeder. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel. Untenliegender Wasserbehälter von 1,50 cbm, Kohlenbehälter von 0,52 cbm Inhalt an den Seiten des Langkessels. Wurfhebelbremse auf die Hinterräder wirkend.

Hth. F. K. (System Fairlie): Doppellokomotive mit zwei zweiachsigen Maschinen-Gestellen, welche Innenrahmen, geneigt liegende Cylinder, aussenliegende Steuerungen nach System Heusinger von Waldegg von einem Händel aus verstellbar und ungekuppelte auf die Achsbüchsen drückende Längstragfedern besitzen. An den nach der Mitte zugekehrten Enden der Maschinengestelle sind zwischen diesen und dem Langkessel Kegelfedern eingeschaltet, durch welche die Belastung der Achsen auf gleiche Grösse gebracht werden kann. Schraubenbremse gleichzeitig auf die Treibräder beider Maschinengestelle wirkend. Doppelkessel mit 2 Rauchkammern, 2 Rohrsystemen und 2 Feuerbüchsen, aber mit einem gemeinschaftlichen Aussenkessel für die Feuerbüchsen und gemeinschaftlichem Wasserraum. Wasserbehälter von 2,80 cbm und Kohlenbehälter von 1,10 cbm an den Seiten der Langkessel.

ug bei mittlerer Füllung von Wasser und Brennmaterial 15,44 Tonnen.

nunterhaltungszwecke verwendet werden und in der Tabelle E. unter „Hierüber" genannt sind.

*) Das sind die ursprünglichen Anschaffungskosten; der Kaufpreis betrug i. J. 1882 = 6 100,67 Mark.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung der Lokomotiven.	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Rostfläche.

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.
Achsen und Räder.						Gewicht.											
Zahl der Treibachsen einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Brennmaterial.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{D_{red.}{}^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{n} Q$, wenn $Z \geq Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.		

Sächsische Staatseisenbahnen.

Privat-Eisenbahnen.

Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn.

2	1 560	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 410	45	42 000,00			**B. II.:** Rahmen und Steuerung liegen i… die horizontalen Cylinder aussen, sämmt… Achsen unter dem Langkessel; Vorderachs… Laufachse. Treib- u. Kuppelachse haben ge… schaftliche Federn, die durch in der L… richtung liegende Ausgleichhebel auf die … büchsen wirken. Allan'sche Steuerung … Schraube. **Zugehörige Tender:** Nr. 1—6 d. A.-Z. B.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	10 000	14 110	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00	9 825		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 000,00			
2	1 560	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 610	45	53 175,00			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,20	12,20	37,00	24,60	3 010	70	30 203,49	9 735 / 9 560	13 875	**H. III b.:** Wie bei H. III b. Nr. 26 u. s. Staatsb. (S. 9). **Zugehörige Tender:** Nr. 1—6 d. A.-Z. B
3	1 390	—	170,0	—	3 060	34,89	13,30	15,35	15,35	44,00	44,00	4 670	38	29 032,76	3 060	9 350	**H. V. T.:** Rahmen, Steuerung, Cylinder… Achsen wie bei H. V. T. Nr. 364 u. s. w. der St… (S. 29). Die 6 Tragfedern liegen unter den … büchsen. Mit in der Längsrichtung liege… Ausgleichhebeln sind verbunden bei Lo… Molbitz die Federn der Mittel- und H… achse, bei Lokom. Friedrich die Feder… Vorder- und Mittelachse. Allan'sche Steue… mit Händel. Wurfhebelbremse. Wasser- … Kohlenbehälter bei Lokom. Molbitz vo… bezw. 1,2 cbm, bei Lokom. Friedrich v… bezw. 1,0 cbm.
3	1 390	—	170,0	—	3 060	34,70	14,45	14,45	14,50	43,40	43,40	5 500	38	31 863,50			
2	810	—	130,0	—	2 000	14,25	9,26	—	9,50	18,76	18,76	2 400	30	17 500,00	2 000	6 475	**H. VII. T. S.:** (für Sekundärbahne… Rangirdienst.) Wie bei H. VII. T. S. Nr… und 707 d. Staatsb. (S. 31).
2	810	—	140,0	—	2 000	15,30	9,60	—	10,50	20,10	20,10	2 400	30	20 402,16	2 000	6 520	Wie bei H. VII. T. S. Nr. 713 und 7… Staatsb. (S. 31).

Zugehörige Tender:
Nr. 1—5 d. Z.-R. B.
(Kuppelung u. Trittblechhöhe wie bei den Te… für Pers.- u. Güterzüge d. Staatsb.)

Leichenberger Bahn.

2	1 555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,55	10,98	10,98	29,51	21,96	3 300	50	43 075,04			**H. II.:** Rahmen und Steuerung liegen i… die horizontalen Cylinder aussen, sämm… Achsen unter dem Langkessel; die Vorder… ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern übe… Achsbüchsen sind die der gekuppelten A… durch in der Längsrichtung liegende Ausg… hebel verbunden. Stephenson'sche Steu… mit Händel.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 236,44	10 020	14 070	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 236,44			
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 686,44			
2	1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,30	12,30	37,00	24,60	3 010	70	30 351,48	9 900	13 680	**H. III b.:** Wie bei H. III b. Nr. 26 u. s. Staatsb. (S. 9).
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 190	70	28 122,71			

I. Bestand an Lokomotiven.

Die Gesammtzahl der **Lokomotiven** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1888:

a) nach der **Verwendung**:

aus	98	Stück	Eilzuglokomotiven (Gattung VI., VI a., VI b., VI b. C., VIII b.)	= 11,836	Prozent.
„	194	„	Personenzuglokomotiven (Gattung III., III a., III b.)	= 23,430	„
„	177	„	Lokomotiven für gemischte Züge (Gattung I., II., IV b., V a., VII.)	= 21,377	„
„	206	„	Lastzuglokomotiven (Gattung V., V. C.)	= 24,879	„
„	116	„	Tenderlokomotiven (Gattung I. T., II a. T., III b. T., IV b. T., IV bb. T., V. T., VII. T., VII. T. S., VII. T. O., VIII b. T.)	= 14,010	„
„	3	„	Dampfwagen, System Thomas (Gattung Hz. O.)	= 0,362	„
„	34	„	Lokomotiven für schmalspurige Bahnen (Gattung V. T. K., VII. T. K., F. K.)	= 4,106	„
	828	Stück	zusammen.		

b) nach den **Gattungen**:

aus	120	Stück	H. V.	= 14,493	Prozent.	aus	2	Stück	W. II.	= 0,242	Prozent.
„	79	„	H. II.	= 9,541	„	„	2	„	B. II.	= 0,242	„
„	66	„	H. III.	= 7,971	„	„	1	„	H. III a.	= 0,121	„
„	56	„	H. III b.	= 6,763	„	„	1	„	B. III a.	= 0,121	„
„	35	„	Schw. V.	= 4,227	„	„	1	„	C. I.	= 0,121	„
„	32	„	Schw. III b.	= 3,865	„	„	1	„	U. V.	= 0,121	„
„	30	„	H. VI.	= 3,623	„						
„	29	„	K. II.	= 3,502	„	„	37	„	H. V. T.	= 4,468	„
„	22	„	H. VII.	= 2,657	„	„	21	„	H. VII. T.	= 2,536	„
„	20	„	H. IV b.	= 2,415	„	„	16	„	H. III b. T.	= 1,932	„
„	16	„	K. V.	= 1,932	„	„	6	„	Schw. III b. T.	= 0,725	„
„	15	„	Hl. III b.	= 1,812	„	„	6	„	H. VII. T. S.	= 0,725	„
„	15	„	H. V. C.	= 1,812	„	„	5	„	H. I. T.	= 0,604	„
„	14	„	K. III b.	= 1,691	„	„	4	„	H. IV b. T.	= 0,483	„
„	12	„	Hl. VI.	= 1,449	„	„	4	„	W. VII. T.	= 0,483	„
„	12	„	B. VI a.	= 1,449	„	„	4	„	Schl. VII. T.	= 0,483	„
„	11	„	H. VI a.	= 1,328	„	„	4	„	H. VII. T. O.	= 0,483	„
„	11	„	Hl. V.	= 1,328	„	„	3	„	H. VIII b. T.	= 0,362	„
„	10	„	Schw. VII.	= 1,208	„	„	2	„	Cr. VII. T.	= 0,242	„
„	9	„	B. VI.	= 1,087	„	„	2	„	E. VII. T.	= 0,242	„
„	8	„	H. VI b. C.	= 0,966	„	„	1	„	B. II a. T.	= 0,121	„
„	8	„	K. VIII b.	= 0,966	„	„	1	„	H. IV bb. T.	= 0,121	„
„	8	„	Schl. II.	= 0,966	„						
„	8	„	Sigl V.	= 0,966	„	„	31	„	H. V. T. K.	= 3,744	„
„	7	„	K. III.	= 0,845	„	„	1	„	Hg. VII. T. K.	= 0,121	„
„	6	„	Schw. VI.	= 0,725	„	„	2	„	Hth. F. K.	= 0,241	„
„	4	„	H. V a.	= 0,483	„						
„	2	„	H. VI b.	= 0,242	„	„	3	„	Hz. O. (Dampfwagen)	= 0,362	„
„	2	„	W. III a.	= 0,242	„	828 Stück zusammen.					

Tenderlokomotiven.

c) nach den **Anschaffungsjahren**:

aus	2	Stück	vom Jahre	1852	= 0,242	Prozent.	aus	29	Stück	vom Jahre 1871	= 3,502	Prozent.
„	4	„	„	1853	= 0,483	„	„	70	„	„ 1872	= 8,454	„
„	6	„	„	1854	= 0,725	„	„	53	„	„ 1873	= 6,401	„
„	10	„	„	1855	= 1,208	„	„	85	„	„ 1874	= 10,266	„
„	10	„	„	1856	= 1,208	„	„	48	„	„ 1875	= 5,797	„
„	14	„	„	1857	= 1,691	„	„	57	„	„ 1876	= 6,884	„
„	15	„	„	1858	= 1,812	„	„	25	„	„ 1877	= 3,019	„
„	12	„	„	1859	= 1,449	„	„	13	„	„ 1878	= 1,570	„
„	5	„	„	1860	= 0,604	„	„	2	„	„ 1880	= 0,242	„
„	12	„	„	1861	= 1,449	„	„	3	„	„ 1881	= 0,362	„
„	13	„	„	1862	= 1,570	„	„	13	„	„ 1882	= 1,570	„
„	6	„	„	1863	= 0,725	„	„	14	„	„ 1883	= 1,691	„
„	7	„	„	1864	= 0,845	„	„	17	„	„ 1884	= 2,053	„
„	54	„	„	1865	= 6,522	„	„	29	„	„ 1885	= 3,502	„
„	23	„	„	1866	= 2,778	„	„	18	„	„ 1886	= 2,174	„
„	25	„	„	1867	= 3,019	„	„	27	„	„ 1887	= 3,261	„
„	33	„	„	1868	= 3,986	„	„	26	„	„ 1888	= 3,140	„
„	24	„	„	1869	= 2,898	„	828 Stück zusammen.					
„	24	„	„	1870	= 2,898	„						

Von den vorhandenen Lokomotiven (einschliesslich der Dampfwagen) waren eingerichtet:

zur	Dampfheizung der Personenwagen	340 Stück	= 41,063	Prozent.
mit	Dampfläutewerken für den Sekundärbetrieb	206 „	= 24,879	„
„	normaler Kuppelung zur direkten Wasserhebung	98 „	= 11,836	„
„	Haspel für die Heberleinbremse	66 „	= 7,971	„
„	Luftdruckbremseinrichtung	48 „	= 5,797	„

B.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

TENDER

MIT ANGABE IHRER HAUPTKONSTRUKTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
b. Zittau-Reichenberger Bahn.

1888.

Bedeutung der Zeichen:

in Kolonne 2: † = mit Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen,
⊙ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger,
⊕ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Kirchweger und Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen.
◎ = „ Einrichtung zur Kondensation nach Körting.
⚥ = „ Luftdruckbremseinrichtung.

Bemerkung.

Bei den Staatsbahnen können die Eilzugtender (E.) mit allen Eilzug-Lokomotiven, die Personen- und Güterzug-Tender (P. u. G.) mit allen übrigen Lokomotiven, soweit solche nicht Tenderlokomotiven sind, gekuppelt werden.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.

1. Staats-Eisenbahnen.

1	1†	Eigene Werkstatt.	1888	E.	3	130	985	3 000	7,50	3,50	11,25	21,75	4 747,20	Eisernes Untergestelle, flache hufeisenförm. Aufsatz Cisterne und Wurfhebelbrem
2	2	" "	1860	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	4 678,53	
3	3†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 696,24	
4	4	" "	1857	"	"	"	"	2 667	"	"	"	"	4 755,92	Hölzernes Untergestelle, hufe förmige Cisterne.
5	5	" "	1860	"	"	"	"	2 740	"	"	"	"	4 620,35	
6	6	" "	1861	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 196,70	
7	7	" "	1860	"	"	"	"	"	"	"	7,85	16,05	4 620,36	
8	8†	" "	1869	"	"	"	"	"	"	"	9,00	17,20	6 150,89	Eisernes Untergestelle, hufe förmige Cisterne und Wurfhe bremse.
9	9	" "	1880	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Eisernes Untergestelle, hufe förmige Cisterne, hohe Sei bords und Wurfhebelbremse
10	10	" "	1861	"	"	"	"	"	5,65	"	7,85	16,05	4 428,98	Wie bei Nr. 2.
11	11†	" "	1886	E.	3	130	985	3 000	7,50	3,50	11,25	21,75	5 637,86	Wie bei Nr. 1.
12	12†	" "	1887	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 106,69	
13	13	" "	1880	PG.	3	115	985	2 740	7,00	3,00	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
14	14†	" "	1888	"	"	130	985	3 000	7,50	3,50	11,00	21,50	4 590,14	Wie bei Nr. 1.
15	15	" "	1863	"	"	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	4 967,23	Wie bei Nr. 2.
16	16	" "	1860	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 620,36	
17	17†Ø	" "	1885	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	11,60	22,80	5 990,00	Wie bei Nr. 8.
18	18	" "	1863	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	4 967,22	Wie bei Nr. 2.
19	19†	" "	1870	"	"	"	"	"	"	"	8,70	16,90	6 288,01	
20	20†	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	8,60	16,80	6 972,66	Eisernes Untergestelle, hufe förmige Cisterne mit durchge dem Bodenblech und Wurfh bremse.
21	21	" "	1875	"	"	"	"	"	7,00	"	8,90	18,45	5 865,97	
22	22	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,97	
23	23	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,97	
24	24	" "	1865	"	"	"	"	"	5,65	"	7,85	16,05	4 562,16	Wie bei Nr. 2.
25	25	" "	1864	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 834,23	
26	26	" "	1871	"	"	"	"	"	"	"	8,60	16,80	5 086,84	Wie bei Nr. 19.
27	27	" "	1876	"	"	"	"	"	7,00	"	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 9.
28	28	" "	1875	"	"	"	"	"	"	"	8,90	18,45	5 865,97	
29	29	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
30	30	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
31	31	" "	1878	"	"	"	"	"	"	"	9,20	18,75	5 320,48	
32	32	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 320,48	Wie bei Nr. 9.
33	33	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 320,48	
34	34	" "	1865	"	"	"	"	"	5,65	"	7,85	16,05	4 562,16	
35	35	" "	1857	"	"	"	"	2 667	"	"	7,75	15,95	5 058,92	Wie bei Nr. 2.
36	36	" "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 603,31	
37	37†	" "	1888	"	"	130	"	3 000	7,50	3,50	11,00	21,50	4 972,20	Wie bei Nr. 1.
38	38	" "	1858	"	"	115	"	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 603,31	Wie bei Nr. 2.
39	39	" "	1880	"	"	"	"	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
40	40†	" "	1888	"	"	130	"	3 000	7,50	3,50	11,00	21,50	4 590,15	Wie bei Nr. 1.
41	41†Ø	" "	1885	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 990,00	Wie bei Nr. 8.
42	42	" "	1856	PG.	3	115	985	2 667	5,10	3,00	7,10	14,75	4 750,94	Wie bei Nr. 2.
43	43†	" "	1888	"	"	130	"	3 000	7,50	3,50	11,00	21,50	4 972,20	
44	44†	" "	1887	E.	3	130	985	3 000	7,50	3,50	11,25	21,75	5 162,95	Wie bei Nr. 1.
45	45†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 957,46	
46	46†	" "	1888	PG.	3	130	985	3 000	7,50	3,50	11,00	21,50	4 972,20	
47	47	" "	1876	"	"	115	"	2 740	7,00	3,00	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 9.
48	48†	" "	1888	"	"	130	"	3 000	7,50	3,50	11,00	21,50	4 972,20	Wie bei Nr. 1.
49	49	" "	1878	"	"	115	"	2 740	7,00	3,00	9,20	18,75	5 320,48	Wie bei Nr. 9.
50	50	" "	1876	"	"	"	"	"	"	"	8,60	18,15	4 923,67	
51	51	Hütte in Zorge.	1854	"	"	"	980	2 875	5,65	"	8,95	17,15	7 326,18	
52	52	Hartmann in Chemnitz.	1855	"	"	"	"	2 835	"	"	9,50	17,70	7 997,70	
53	53	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 035,23	
54	54	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 161,35	
55	55	" " "	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	Eisernes Untergestelle mit cylindrischer Cisterne.
56	56	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
57	57	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
58	58	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
59	59	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
60	60	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
61	61†Ø	Eigene Werkstatt.	1884	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 690,29	W
62	62†	" "	1867	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16	4 596,01	V
63	63†	" "	1886	E.	3	130	985	3 000	7,50	3,50	11,25			1

B. Bestand an Tendern.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen. Anzahl derselben.	Achsen. Durchmesser in der Nabe.	Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Räder. Aeußerer Radstand.	Fassungsraum an Wasser.	Fassungsraum an Brennmaterial.	Eigengewicht leer mit Werkzeug.	Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
				Millimeter.				Kubikmeter.		Tonnen.			
64	Eigene Werkstatt.	1859	PG.	3	115	985	2 667	5,65	3,00	7,75	15,95	4 818,11	
65	" "	1860	"	"	"	"	2 740	"	"	8,00	16,20	4 654,51	
66	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 654,51	Wie bei Nr. 2.
67	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 654,51	
68†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 654,52	
69†♂	" "	1885	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 990,00	Wie bei Nr. 8.
70	" "	1861	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 710,99	
71	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
72	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
73	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
74	" "	1864	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 151,01	Wie bei Nr. 2.
75	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
76	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
77	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
78†♂	" "	1884	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 690,29	Wie bei Nr. 8.
79	" "	1864	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	6 150,96	
80	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
81	" "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,68	
82	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
83	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
84	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
85	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
86	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
87	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
88	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	Wie bei Nr. 2.
89	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
90	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
91	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
92	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
93	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
94	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
95	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
96	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
97	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	8,00	16,20	5 703,56	
98	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	
99†	" "	1888	"	"	130	"	3 000	7,50	3,50	11,00	21,50	4 590,15	Wie bei Nr. 1.
100†	" "	1888	E.	3	130	985	3 000	7,50	3,50	11,25	21,75	4 747,21	
101†	" "	1867	PG.	3	127	1 030 oder 985	3 048	6,20	3,00	10,85	19,10	7 774,00	
102†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	Wie bei Nr. 8.
103†	" "	1870	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 777,91	
104†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 777,91	
105	" "	1873	"	"	115	985	2 740	5,65	"	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
106	" "	1880	"	"	115	985	2 740	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
107	" "	1873	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
108	" "	1880	"	"	"	985	"	7,00	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
109	" "	1878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 320,48	
110	" "	1871	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	5 086,84	Wie bei Nr. 19.
111†	" "	1870	"	"	127	1 030 oder 985	3 048	6,20	"	10,85	19,10	5 777,91	Wie bei Nr. 8.
112†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 777,90	
113	" "	1875	"	"	115	985	2 740	7,00	"	8,90	18,45	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
114	" "	1880	"	"	"	"	"	"	"	9,20	18,75	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
115	" "	1879	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 489,45	
116	" "	1875	"	"	"	"	"	"	"	8,90	18,45	5 865,96	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne mit durchgehendem Bodenblech.
117	" "	1871	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	5 086,84	Wie bei Nr. 19.
118	" "	1879	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 489,45	
119	" "	1880	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	
120	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	
121	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	Wie bei Nr. 9.
122	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 574,22	
123	" "	1878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 320,48	
124	" "	1876	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	4 923,67	
125	Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	124	1 030 oder 985	3 048	5,90	"	9,65	18,10	8 180,86	Wie bei Nr. 8.
126	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 180,86	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
127	" " "	1858	"	"	124	"	"	7,00	"	8,75	18,30	8 250,15	Wie bei Nr. 8.
128	Eigene Werkstatt.	1876	"	"	115	985	2 740	"	"	8,60	18,15	4 923,67	Wie bei Nr. 9.
a	Hartmann in Chemnitz.	1857	"	"	124	1 030 oder 985	3 048	"	"	9,65	19,20	8 180,86	Wie bei Nr. 126.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
130	130†	Hartmann in Chemnitz.	1858	PG.	3	124	1 030 oder 985	3 048	5,00	3,00	9,65	18,10	8 297,40	Wie bei Nr. 8.
131	131†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 297,41	Wie bei Nr. 126.
132	132†	" " "	1861	"	"	"	"	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 116,60	
133	133†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	10,75	19,80	9 145,24	Wie bei Nr. 8.
134	134†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 145,24	
135	135†	" " "	1862	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 872,21	
136	136†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 843,56	Wie bei Nr. 126.
137	137†	" " "	1861	"	"	"	"	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 116,60	
138	138†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 116,60	
139	139†	" " "	1862	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 843,57	
140	140†	" " "	1861	"	"	"	"	2 820	6,50	3,00	11,15	20,20	8 877,39	Wie bei Nr. 8.
141	141†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 877,39	
142	142†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 877,39	
143	143†	" " "	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 855,25	Wie bei Nr. 126.
144	144	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
145	145	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00	
146	146	" " "	1863	"	"	"	"	3 048	5,90	"	8,75	17,20	7 796,32	
147	147	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 796,31	Wie bei Nr. 8.
148	148	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 796,32	
149	149†	Eigene Werkstatt.	1865	"	"	127	"	"	6,20	"	10,35	19,10	7 627,75	
150	150†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 627,75	
151	151†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 627,75	Wie bei Nr. 126.
152	152†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 627,75	Wie bei Nr. 8.
153	153†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 627,76	Wie bei Nr. 126.
154	154†	" "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 770,59	
155	155†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 770,58	
156	156†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	
157	157†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	
158	158†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 774,00	
159	159†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	
160	160†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	
161	161†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 773,99	Wie bei Nr. 8.
162	162†	" "	1868	PG.	2	140	985 oder 1 030	2 438	5,50	3,00	8,75	16,80	6 858,45	
163	163†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 858,45	
164	164†	" "	1869	"	"	"	"	"	5,65	"	8,90	17,10	6 665,92	
165	165†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 665,92	
166	166†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 665,92	
167	167†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 665,92	
168	168	" "	"	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	9,00	17,20	6 056,61	
169	169	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	Wie bei Nr. 2.
170	170	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
171	171	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
172	172	Hartmann in Chemnitz.	1855	"	"	140	985 oder 945	"	"	"	8,50	16,50	9 000,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne.
173	173	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
174	174	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
175	175	Eigene Werkstatt.	1873	"	"	115	985	"	"	"	8,60	16,80	6 972,66	Wie bei Nr. 19.
176	176	Hartmann in Chemnitz.	1863	"	"	140	985 oder 945	"	5,80	"	8,20	16,55	9 000,00	Wie bei Nr. 172.
177	177	Eigene Werkstatt.	1865	"	"	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 708,78	
178	178	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	
179	179	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 708,78	Wie bei Nr. 2.
180	180	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 703,56	
181	181	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	7,85	16,05	5 627,68	
182	182	" "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
183	183	" "	1881	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 699,72	Wie bei Nr. 9.
184	184	" "	1866	"	"	"	"	"	5,65	"	7,85	16,05	5 553,57	
185	185	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	Wie bei Nr. 2.
186	186	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
187	187	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
188	188†	" "	1887	E.	3	130	985	3 000	7,50	3,50	11,25	21,75	5 162,95	Wie bei Nr. 1
189	189	" "	1866	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	7,85	16,05	5 553,64	
190	190	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
191	191	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
192	192	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
193	193	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 5	
194	194	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5	
195	195	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5	
196	196	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	8,00	16,20	5	
197	197†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5	

B. Bestand an Tendern.

	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
	Erbauer.	**Jahr der Erbauung.**	**Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.**	**Achsen.** Anzahl derselben.	**Achsen.** Durchmesser in der Nabe.	**Räder.** Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	**Räder.** Aeusserer Radstand.	**Fassungsraum an** Wasser.	**Fassungsraum an** Brennmaterial.	**Eigengewicht** leer mit Werkzeug.	**Eigengewicht** dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	**Anschaffungskosten in Mark.**	**Bemerkungen.**
					Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			
†	Eigene Werkstatt.	1866	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 629,47	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 634,68	Wie bei Nr. 2.
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 629,47	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 634,68	
†	〃 〃	1885	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	12,60	23,10	5 990,00	Wie bei Nr. 8.
	〃 〃	1866	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,00	16,20	5 634,68	Wie bei Nr. 2.
	〃 〃	1872	〃	〃	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 807,95	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 786,27	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 807,95	Wie bei Nr. 19.
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 786,27	
	〃 〃	1869	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	8,10	16,30	6 149,48	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	7,85	16,05	6 131,77	
	〃 〃	〃	PG.	2	138	985	2 591	5,65	3,00	7,85	16,05	5 436,56	Wie bei Nr. 8.
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 436,56	
	Schwartzkopff in Berlin.	〃	〃	〃	〃	〃	2 438	〃	〃	8,60	16,80	6 780,00	
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 780,00	
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 780,00	
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 780,00	
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 780,00	Eisernes Untergestelle, flache Cisterne u. Wurfhebel-Bremse.
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 780,00	
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 864,92	
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 864,92	
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 452,36	
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 452,35	
	Eigene Werkstatt.	1870	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,70	16,90	6 288,01	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 288,01	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 288,01	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 288,01	
	Schwartzkopff in Berlin.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 927,70	
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 927,70	
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 927,70	
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 927,70	Wie bei Nr. 19.
	Eigene Werkstatt.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 288,01	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 288,01	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 288,01	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 288,01	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 288,01	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 288,01	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 288,01	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 288,01	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 288,01	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	8,60	16,80	6 303,48	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 303,48	Wie bei Nr. 116 und Heberlein-Bremse.
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 303,48	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 997,02	Wie bei Nr. 19 und Heberlein-Bremse.
	Schwartzkopff in Berlin.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 927,70	
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 927,70	Wie bei Nr. 19.
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 909,99	
	〃 〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	7 636,72	Wie bei Nr. 19 und Heberlein-Bremse.
	Eigene Werkstatt.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 293,23	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 293,23	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 303,48	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 303,48	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 293,23	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 293,23	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 293,23	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	6 293,23	
	〃 〃	1871	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 572,52	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 567,20	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 582,77	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 582,77	Wie bei Nr. 19.
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 582,77	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 567,20	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 567,20	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 582,77	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 572,52	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 538,66	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 538,66	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 572,52	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 572,52	
	〃 〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 572,52	
	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	5 572,52	

B. Bestand an Tendern.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Ordnungs-Nr.	Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen.		Räder.		Fassungsraum an		Eigengewicht		Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
					Anzahl derselben.	Durchmesser in der Nabe.	Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Aeusserer Radstand.	Wasser.	Brennmaterial.	leer mit Werkzeug.	dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.		
					Millimeter.				Kubikmeter.		Tonnen.			
269	269†	Eigene Werkstatt.	1871	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	5 582,77	Wie bei Nr. 19.
270	270†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
271	271†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
272	272	" "	1881	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 699,72	Wie bei Nr. 9.
273	273	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 699,72	
274	274	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 699,72	
275	275	Hartmann in Chemnitz.	1857	"	"	124	1 030 oder 985	3 018	5,80	"	9,50	17,85	6 300,00	Wie bei Nr. 8.
276	276	" " "	1863	"	"	"	"	2 820	6,50	"	11,15	20,20	9 069,40	
277	277	" " "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 069,40	
278	278†	Eigene Werkstatt.	1872	"	"	115	985	2 740	5,65	"	8,60	16,80	5 809,20	
279	279†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
280	280†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
281	281†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
282	282†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
283	283†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
284	284†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
285	285†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
286	286†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
287	287†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	Wie bei Nr. 19.
288	288†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
289	289†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
290	290†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
291	291†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
292	292†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
293	293†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
294	294†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
295	295†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
296	296†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
297	297†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
298	298†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
299	299†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
300	300†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	Wie bei Nr. 116 und He Bremse.
301	301†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
302	302†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
303	303†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
304	304†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
305	305†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
306	306†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
307	307†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
308	308†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
309	309†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
310	310†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
311	311†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	Wie bei Nr. 19.
312	312	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
313	313†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
314	314†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
315	315†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
316	316†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
317	317†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
318	318†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	Wie bei Nr. 116 und He Bremse.
319	319†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
320	320†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
321	321†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
322	322	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
323	323	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
324	324	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
325	325†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
326	326†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
327	327†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
328	328†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,90	
329	329†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	Wie bei Nr. 19.
330	330	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
331	331	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
332	332†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 048,55	
333	333	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
334	334	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
335	335	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
336	336	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
337	337	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
338	338	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
339	339	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	

B. Bestand an Tendern.

2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personenzug oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
40	Eigene Werkstatt.	1874	PG.	3	115	985	2 740	5,65	3,00	8,60	16,80	7 268,74	
41	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
42	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
43	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
44	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
45	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
46	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
47†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
48†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
49†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	Wie bei Nr. 19.
50†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	
51	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
52	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
53	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
54†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
55†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
56†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
57†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
58†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
59†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
60†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 338,14	Wie bei Nr. 116 und Heberlein-Bremse.
61†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	
62†	" "	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 945,83	
63	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
64	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	Wie bei Nr. 19.
65	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
66	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
67	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96	
68	" "	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 947,67	
69	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,67	
70	" "	1878	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 331,40	
71	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
72	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 331,40	
73†	" "	1876	"	"	"	"	"	5,65	"	8,60	16,80	4 970,93	
74†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 970,93	
75	" "	1878	"	"	"	"	"	7,00	"	9,20	18,75	4 331,40	
76	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 378,65	Wie bei Nr. 9.
77	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 378,65	
78	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 378,65	
79	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 378,65	
80	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 378,65	
81†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 378,65	
82†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 378,65	
83†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 378,66	
84†	" "	1876	"	"	"	"	"	"	"	8,60	18,15	4 970,93	
85†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 970,93	
86†	A. Borsig in Berlin.	1857	E.	3	128	1 060 oder 1 085	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 197,24	Wie bei Nr. 8.
87†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 197,24	
88†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 197,24	Wie bei Nr. 126.
89†	" " "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 197,24	
90†	" " "	"	"	"	"	"	"	7,00	"	11,05	20,60	9 150,00	Wie bei Nr. 8.
91†	" " "	"	"	"	"	"	"	6,50	"	10,75	19,80	9 150,00	
92⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 219,29	
93⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
94⊖	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	Wie bei Nr. 126.
95⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
96⊖	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
97⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
98⊕	" " "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
99⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
00⊕♀	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	Wie bei Nr. 8.
01⊕♀	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
02⊕♀	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
03⊕♀	" " "	"	"	"	"	"	"	7,00	"	11,05	20,60	9 208,18	
04†	Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	"	"	"	6,50	"	10,75	19,80	9 000,00	
05⊙	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	Wie bei Nr. 126.
06⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
07⊕♀	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	Wie bei Nr. 8.
08♀	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	

stand an Tendern.

	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
	Erbauer.	**Jahr der Erbauung.**	**Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.**	**Achsen.** Anzahl derselben.	**Achsen.** Durchmesser in der Nabe.	**Räder.** Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	**Räder.** Aeusserer Radstand.	**Fassungsraum an** Wasser.	**Fassungsraum an** Brennmaterial.	**Eigengewicht** leer mit Werkzeug.	**Eigengewicht** dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	**Anschaffungskosten in Mark.**	**Bemerkung**
					Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			
155	Hartmann in Chemnitz.	1868	E.	3	128	1 060 oder 1 085	2 820	6,50	3,00	10,75	19,80	9 508,19	
156	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	Wie bei Nr. 8.
157	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
158	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
159	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 508,19	
	A. Borsig in Berlin.	1852	PG.	3	128	"	2 820	7,00	3,00	10,55	20,10	6 600,00	Wie bei Nr. 126.
	" " "	"	"	"	"	"	"	6,50	"	10,25	19,30	6 600,00	
	Eigene Werkstatt.	1886	E	3	130	985	3 000	7,50	3,50	11,25	21,75	5 637,86	Wie bei Nr. 1.
	" "	1888	PG.	3	130	985	3 000	7,50	3,50	11,00	21,50	4 972,20	
	A. Borsig in Berlin.	1854	"	"	128	1 060 oder 1 085	2 820	6,50	3,00	10,25	19,30	8 100,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	
	" " "	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	Wie bei Nr. 126.
	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
	" " "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
	" " "	1859	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
	Eigene Werkstatt	1888	"	"	130	985	3 000	7,50	3,50	11,00	21,50	4 972,20	Wie bei Nr. 1.
	A. Borsig in Berlin.	1859	"	"	128	1 060 oder 1 085	2 820	6,50	3,00	10,25	19,30	9 150,00	Wie bei Nr. 126.
	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler)	1874	"	"	130	1 060	3 180	7,00	4,00	11,00	21,40	10 583,58	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 583,59	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 583,59	Wie bei Nr. 212.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 583,59	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 583,59	
	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 069,39	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 069,39	Wie bei Nr. 172.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 047,24	Wie bei Nr. 212.
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 047,24	
	A. Borsig in Esslingen	1880	"	"	"	"	3 000	7,50	3,50	10,00	20,50	9 533,59	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	Wie bei Nr. 8.
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	Wie bei Nr. 126.
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
	" " "	1887	"	"	"	"	3 180	"	"	"	"	9 533,59	Wie bei Nr. 8.
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
	" " "	1888	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	Wie bei Nr. 126.
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	Wie bei Nr. 8.
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 533,59	
	" " "	"	"	"	"	"	"	8,00	3,50	11,00	22,00	9 450,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	Wie bei Nr. 126.
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
	" " "	1889	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	Wie
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	Wie
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	W
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	W
	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	

B. Bestand an Tendern.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen.		Räder.		Fassungsraum an		Eigengewicht		Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
				Anzahl derselben.	Durchmesser in der Nabe.	Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Aeusserer Radstand.	Wasser.	Brennmaterial.	leer mit Werkzeug.	dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.		
					Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			
477	G. Sigl in Wien.	1874	PG.	3	130	1 060	3 175	8,00	4,75	12,00	24,05	9 000,00	Wie bei Nr. 172.
478	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
479	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
480	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	Wie bei Nr. 212.
481	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
482	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
483	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	Wie bei Nr. 172.
484	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
485†	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	E.	3	130	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	9 058,19	
486†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 058,19	
487†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 058,19	
488†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 058,19	
489†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 058,19	
490†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 058,19	
491†	"	1876	"	"	140	"	"	"	"	"	"	7 058,19	
492†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 058,19	Wie bei Nr. 212.
493†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 058,19	
494†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 058,19	
495†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 058,19	
496†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00	
497	"	"	PG.	3	140	1 060	3 175	9,50	4,50	12,70	26,00	7 425,00	
498	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
499	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
500	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
501	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
502	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
503	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	PG.	2	160	1 035	2 800	8,00	3,50	10,25	21,25	7 500,00	
504	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
505	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
506	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
507	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
508	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
509	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
510	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
511	"	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
512	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
513	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
514	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00	
515	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00	
516†	"	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,24	
517†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,24	
518†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,24	
519†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,25	
520	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
521	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
522	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
523	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
524	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	Wie bei Nr. 8.
525	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
526	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
527	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
528	F. Schichau in Elbing.	1875	"	"	176	1 020	3 030	8,25	4,75	11,70	24,00	12 000,00	
529	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
530	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
531	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
532	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
533	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
534	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
535	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
536	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1875	PG.	3	136	1 035	3 300	8,75	3,25	12,40	23,90	14 100,00	
537	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
538	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
539	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
540	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
541			"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
542			"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
543			"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
544			"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum an Wasser. (Kubikmeter.)	11. Fassungsraum an Brennmaterial. (Kubikmeter.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
546	546	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1876	PG.	3	150	1 060	3 455	9,50	3,50	13,60	26,10	12 500,00	
547	547	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	12 500,00	
548	548	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	12 500,00	
549	549	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	12 500,00	
550	550	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	12 500,00	
551	551†	Eigene Werkstatt.	1885	E.	3	130	985	3 550	7,50	3,50	11,80	22,30	5 990,00	
552	552†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 990,00	
553	553†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 990,00	Wie bei Nr. 8.
554	554†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 990,00	
555	555†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 990,00	
556	556†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 990,00	
557	557†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 990,00	
558	558†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 990,00	
559	559†♂	„ „	1886	„	„	„	„	„	„	„	11,25	21,75	5 715,85	
560	560†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 715,85	
561	561†♂	„ „	„	„	„	„	„	3 000	„	„	„	„	5 637,86	
562	562†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 637,86	
563	563†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 637,86	
564	564†♂	„ „	1887	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 957,47	
565	565†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 957,47	
566	566†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 957,47	
567	567†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 957,47	
568	568†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 957,47	
569	569†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 957,48	
570	570†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 957,48	
571	571†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 957,48	
572	572†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 957,48	Wie bei Nr. 1.
573	573†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 162,96	
574	574†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 162,96	
575	575†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 162,96	
576	576†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 162,96	
577	577†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 162,95	
578	578†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 162,95	
579	579†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 162,95	
580	580†	„ „	1888	PG.	3	130	985	3 000	7,50	3,50	11,00	21,50	4 972,20	
581	581†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 972,20	
582	582†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 972,20	
583	583†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 972,20	
584	584†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 972,20	
585	585♂	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1874	E.	3	140	1 060	3 296	9,27	3,70	11,80	24,22	14 867,83	
586	586♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	14 867,83	
587	587♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	14 867,83	
588	588♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	14 867,83	
589	589♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	14 867,83	Wie bei Nr. 19.
590	590♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	14 867,83	
591	591	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	PG.	3	150	1 060	3 455	9,27	3,70	12,50	24,92	15 000,00	
592	592	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	15 000,00	
593	593	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	15 000,00	
594	594	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	15 000,00	
595	595	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	15 000,00	
596	596	Unions-Giesserei in Königsberg i. Pr.	1886	„	„	140	962	3 300	10,00	3,60	14,10	27,16	5 360,00	
597	597†♂	Eigene Werkstatt.	1888	„	„	130	985	3 000	7,50	3,50	11,00	21,50	5 504,29	
598	598†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 504,29	Wie bei Nr. 1.
599	599†♂	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 504,29	
600	600†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 972,20	
601	601†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 972,20	

Ja ordem sind 2 Stück mit den Buchstaben E. und J. bezeichnete, abgenutzte und bereits ersetzte 3 achsige Tender aus d 1851 vorhanden, welche noch zum Dienst für Bahnunterhaltungszwecke u. s. w. verwendet werden.

B. Bestand an Tendern.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen.		Räder.		Fassungsraum an		Eigengewicht		Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
				Anzahl derselben.	Durchmesser in der Nabe.	Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Aeusserer Radstand.	Wasser.	Brennmaterial.	leer mit Werkzeug.	dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.		
					Millimeter.			Kubikmeter.		Tonnen.			

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.

1	A. Borsig in Berlin.	1872	PG.	2	144	1 065	2 510	7,75	3,00	9,95	20,25	7 500,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne mit durchgehendem Bodenblech und Wurfhebelbremse. Die Tender können nur mit den Lokomotiven der A. Z. E. gekuppelt werden.
2	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
3	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
4	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 500,00	
5	„ „ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 525,00	
6	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	„	„	159	1 035	2 800	8,00	3,50	10,25	21,25	9 032,48	

b. Zittau-Reichenberger Bahn.

1†	Hartmann in Chemnitz.	1857	PG.	3	124	980	3 018	5,80	3,00	9,50	17,85	6 432,92	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne. Normale Kuppelung und Trittblechhöhe. Nr. 1, 2, 3 u. 5 mit Wurfhebelbremse.
2†	F. Wöhlert in Berlin.	1859	„	„	„	120	„	„	5,95	3,00	9,85	18,25	7 544,80
3†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 544,80
4†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 544,80
5†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 544,80

Die Gesammtzahl der **Tender** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1888:

a) nach den **Anschaffungsjahren:**

aus	2	Stück	vom	Jahre	1852	=	0,333	Prozent.
„	5	„	„	„	1854	=	0,833	„
„	6	„	„	„	1855	=	0,998	„
„	7	„	„	„	1856	=	1,165	„
„	16	„	„	„	1857	=	2,662	„
„	16	„	„	„	1858	=	2,662	„
„	4	„	„	„	1859	=	0,666	„
„	9	„	„	„	1860	=	1,498	„
„	14	„	„	„	1861	=	2,329	„
„	6	„	„	„	1862	=	0,998	„
„	7	„	„	„	1863	=	1,165	„
„	7	„	„	„	1864	=	1,165	„
„	37	„	„	„	1865	=	6,156	„
„	29	„	„	„	1866	=	4,825	„
„	15	„	„	„	1867	=	2,496	„
„	19	„	„	„	1868	=	3,161	„
„	31	„	„	„	1869	=	5,158	„
aus	37	Stück	vom	Jahre	1870	=	6,156	Prozent.
„	21	„	„	„	1871	=	3,494	„
„	40	„	„	„	1872	=	6,655	„
„	36	„	„	„	1873	=	5,990	„
„	64	„	„	„	1874	=	10,649	„
„	37	„	„	„	1875	=	6,156	„
„	38	„	„	„	1876	=	6,323	„
„	18	„	„	„	1878	=	2,995	„
„	2	„	„	„	1879	=	0,333	„
„	10	„	„	„	1880	=	1,664	„
„	4	„	„	„	1881	=	0,666	„
„	2	„	„	„	1884	=	0,333	„
„	12	„	„	„	1885	=	1,997	„
„	9	„	„	„	1886	=	1,498	„
„	20	„	„	„	1887	=	3,328	„
„	21	„	„	„	1888	=	3,494	„
601 Stück zusammen.								

b) nach den **Erbauern:**

aus	369	Stück	von	eigenen Werkstätten	= 61,398 Prozent.
„	49	„	„	Hartmann } in Chemnitz	= 8,153 „
„	35	„	„	Sächsische Maschinenfabrik }	= 5,824 „
„	32	„	„	E. Kessler } in Esslingen	= 5,325 „
„	13	„	„	Maschinenfabrik }	= 2,163 „
„	33	„	„	A. Borsig in Berlin	= 5,491 „
„	18	„	„	L. Schwartzkopff in Berlin	= 2,995 „
„	16	„	„	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft	= 2,663 „
„	18	„	„	Henschel & Sohn in Cassel	= 2,995 „
„	8	„	„	G. Sigl in Wien	= 1,331 „
„	8	„	„	F. Schichau in Elbing	= 1,331 „
„	1	„	„	Hütte in Zorge	= 0,166 „
„	1	„	„	Unionsgiesserei in Königsberg i. Pr.	= 0,166 „
601 Stück zusammen.					

c) nach der **Verwendung:**

aus	511	Stück	für Personen- oder Güterzüge	= 85,025 Prozent.
„	90	„	„ Eilzüge	= 14,975 „

C.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

PERSONENWAGEN

MIT ANGABE IHRER RAUMVERHÄLTNISSE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a) für normalspurige Bahnen.
   - b) für schmalspurige Bahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a) Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b) Zittau-Reichenberger Bahn.

1888.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Anzahl der Plätze**								**Anzahl der**		**Anschaffung.**			
				eines Wagens				im Ganzen						Kosten		Jahrgang.	Stückzahl.
	2	3	4	in				in				Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich für einen Wagen.	im Ganzen.		
	Achsen.			I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.			Mark.			
				Klasse.				Klasse.									
1. Staats-Eisenbahnen.																	
a) normalspurige.																	
Salonwagen I. Klasse	1	—	—	8	—	—	—	8	—	—	—	1	2	12 100	12 100,34	1868	1
" " "	1	—	—	8	—	—	—	8	—	—	—	1	2	13 871	13 871,24	1874	1
" " "	1	—	—	12	—	—	—	12	—	—	—	1	2	12 287	12 286,68	1871	1
" " "	—	1	—	12	—	—	—	12	—	—	—	—	—	42 089	42 088,74	1885	1
Krankenwagen I. Klasse	1	—	—	10	—	—	—	10	—	—	—	—	—	7 500	7 500,00	1873	1
Personenwagen I. Kl. Salon u. II. Kl.	2	—	—	10	7	—	—	20	14	—	—	2	4	11 313	22 626,48	1875	2
" " " " " "	1	—	—	12	8	—	—	12	8	—	—	1	2	11 197	11 197,19	1875	1
" I. und II. Klasse	2	—	—	3	24	—	—	6	48	—	—	—	—	10 182	20 364,28	1862	2
" " " " "	7	—	—	3	24	—	—	21	168	—	—	7	14	7 766	54 360,41	1867	7
" " " " "	7	—	—	3	24	—	—	21	168	—	—	—	—	7 541	52 785,66	1868	7
" " " " "	9	—	—	3	24	—	—	27	216	—	—	4	8	7 267	65 404,52	1869	9
" " " " "	12	—	—	3	24	—	—	36	288	—	—	5	10	7 623	91 470,08	1870	12
" " " " "	1	—	—	3	24	—	—	3	24	—	—	—	—	7 962	7 961,72	1875	1
" " " " "	1	—	—	5	15	—	—	5	15	—	—	1	2	8 153	8 153,44	1869	1
" " " " "	4	—	—	5	18	—	—	20	72	—	—	4	8	8 704	34 814,32	1876	4
" " " " "	9	—	—	5	19	—	—	45	171	—	—	3	6	7 440	66 957,49	1877	9
" " " " "	4	—	—	6	15	—	—	24	60	—	—	3	6	9 458	37 830,25	1865	4
" " " " "	4	—	—	6	15	—	—	24	60	—	—	—	—	8 785	35 138,88	1871	4
" " " " "	6	—	—	6	15	—	—	36	90	—	—	4	8	9 473	56 838,70	1872	6
" " " " "	21	—	—	6	16	—	—	126	336	—	—	—	—	7 955	167 062,94	1865	21
" " " " "	6	—	—	6	16	—	—	36	96	—	—	6	12	8 020	48 120,32	1869	6
" " " " "	18	—	—	6	16	—	—	108	288	—	—	9	18	7 575	136 347,68	1870	18
" " " " "	20	—	—	6	16	—	—	120	320	—	—	6	12	8 636	172 724,21	1872	20
" " " " "	9	—	—	6	16	—	—	54	144	—	—	—	—	8 466	76 193,09	1873	9
" " " " "	3	—	—	6	16	—	—	18	48	—	—	1	2	9 020	27 061,30	1874	3
" " " " "	8	—	—	6	16	—	—	48	128	—	—	5	10	9 314	74 510,03	1875	8
" " " " "	9	—	—	6	16	—	—	54	144	—	—	3	6	6 554	58 984,37	1876	9
" " " " "	16	—	—	6	19	—	—	96	304	—	—	5	10	7 007	112 113,54	1878	16
" " " " "	26	—	—	6	20	—	—	156	520	—	—	11	22	9 350	243 108,91	1873	26
" " " " "	18	—	—	6	20	—	—	108	360	—	—	4	8	9 903	178 259,76	1874	18
" " " " "	23	—	—	6	20	—	—	138	460	—	—	6	12	8 460	194 580,22	1875	23
" " " " "	1	—	—	6	20	—	—	6	20	—	—	—	—	6 647	6 647,43	1877	1
" " " " "	1	—	—	6	24	—	—	6	24	—	—	—	—	8 296	8 296,39	1859	1
" " " " "	15	—	—	6	24	—	—	90	360	—	—	—	—	8 712	130 683,70	1865	15
" " " " "	2	—	—	6	24	—	—	12	48	—	—	—	—	8 913	17 826,94	1868	2
" " " " "	4	—	—	6	24	—	—	24	96	—	—	1	2	8 673	34 692,08	1874	4
" " " " "	5	—	—	6	24	—	—	30	120	—	—	2	4	9 226	46 130,64	1875	5
" " " " "	7	—	—	6	24	—	—	42	168	—	—	2	4	8 866	62 058,77	1876	7
" " " " "	1	—	—	9	16	—	—	9	16	—	—	—	—	10 296	10 296,32	1862	1
" " " " "	3	—	—	9	16	—	—	27	48	—	—	3	6	9 090	27 269,59	1874	3
" " " " "	5	—	—	9	16	—	—	45	80	—	—	—	—	7 644	38 220,00	1875	5
" " " " "	4	—	—	10	8	—	—	40	32	—	—	2	4	9 267	37 069,93	1877	4
" I. Kl. u. Salon II. Kl.	—	2	—	6	26	—	—	12	52	—	—	1	2	9 000	18 000,00	1853	2
Personenwagen I. und II. Klasse	—	1	—	5	19	—	—	5	19	—	—	—	—	15 785	15 785,00	1875	1
" " " " "	—	2	—	6	22	—	—	12	44	—	—	2	4	18 350	36 700,00	1875	2
" " " " "	—	1	—	6	27	—	—	6	27	—	—	1	2	13 822	13 822,30	1882	1
" " " " "	—	5	—	6	27	—	—	30	135	—	—	2	4	14 262	71 308,39	1884	5
" " " " "	—	10	—	6	27	—	—	60	270	—	—	6	12	14 545	145 447,72	1885	10
" " " " "	—	17	—	6	27	—	—	102	459	—	—	9	18	14 024	238 403,52	1886	17
" " " " "	—	10	—	6	27	—	—	60	270	—	—	10	20	16 237	162 373,40	1888	10
" " " " "	—	1	—	6	32	—	—	6	32	—	—	1	2	9 904	9 904,05	1855	1
" " " " "	—	1	—	6	32	—	—	6	32	—	—	—	—	9 379	9 379,05	1856	1
" " " " "	—	1	—	6	32	—	—	6	32	—	—	—	—	9 765	9 764,71	1857	1
" " " " "	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	—	—	10 017	20 034,28	1858	2
" " " " "	—	5	—	6	32	—	—	30	160	—	—	5	10	9 187	45 933,27	1859	5
" " " " "	—	6	—	6	32	—	—	36	192	—	—	6	12	9 313	55 880,05	1860	6
" " " " "	—	5	—	6	32	—	—	30	160	—	—	5	10	10 954	54 770,14	1862	5
" " " " "	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	1	2	10 017	20 034,28	1863	2
" " " " "	—	4	—	6	32	—	—	24	128	—	—	2	4	10 028	40 110,05	1864	4
" " " " "	—	9	—	6	32	—	—	54	288	—	—	3	6	10 071	90 634,66	1865 1867 1869	1 4 4
" " " " "	—	9	—	6	32	—	—	54	288	—	—	—	—	10 617	95 554,62	1870	9
" " " " "	—	5	—	6	32	—	—	30	160	—	—	4	8	14 491	72 454,30	1875	5
" " " " "	—	2	—	6	32	—	—	12	64	—	—	2	4	7 594	15 188,99	1876	2
" " " " "	—	3	—	10	12	—	—	30	86	—	—	2	4	18 775	56 325,00	1875	3
" " " " "	—	1	—	12	16	—	—	12	16	—	—	—	—	12 600	12 600,00	1851	1
" " " " "	—	1	—	12	16	—	—	12	16	—	—	—	—	9 000	9 000,00	1852	1
Salonwagen I. und II. Klasse	—	1	—	9	13	—	—	9	13	—	—	1	2	17 335	17 335,00	1875	1
Personenwagen II. Klasse mit Post	2	—	—	—	16	—	—	—	32	—	—	—	—	7 476	14 952,00	1875	2
Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	8 604	8 603,55	1866	1
" "	1	—	—	—	24	—	—	—	24	—	—	—	—	7 024	7 024,19	1	
" "	14	—	—	—	24	—	—	—	336	—	—	4	8	7 326	102 567,55		

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. Klasse.	6. eines Wagens in II. Klasse.	7. eines Wagens in III. Klasse.	8. eines Wagens in IV. Klasse.	9. im Ganzen in I. Klasse.	10. im Ganzen in II. Klasse.	11. im Ganzen in III. Klasse.	12. im Ganzen in IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffung Kosten durchschnittlich für einen Wagen. Mark.	16. Anschaffung Kosten im Ganzen. Mark.	17. Jahrgang.	18. Stückzahl.
Personenwagen II. Klasse	6	—	—	—	24	—	—	—	144	—	—	3	6	8 719	52 314,86	1874	2
																1875	4
" " "	5	—	—	—	24	—	—	—	120	—	—	1	2	5 343	26 715,62	1876	5
" " "	6	—	—	—	28	—	—	—	168	—	—	3	6	7 746	46 478,66	1870	6
" " "	4	—	—	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	8 500	33 998,20	1873	4
" " "	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	2	4	7 740	15 480,00	1856	2
" " "	4	—	—	—	32	—	—	—	128	—	—	4	8	8 298	33 191,57	1859	1
																1865	3
" " "	20	—	—	—	32	—	—	—	640	—	—	10	20	7 622	152 440,94	1870	20
" " "	2	—	—	—	32	—	—	—	64	—	—	—	—	7 972	15 944,68	1871	2
" " "	11	—	—	—	32	—	—	—	352	—	—	5	10	8 598	94 572,92	1872	11
" " "	12	—	—	—	32	—	—	—	384	—	—	6	12	8 928	107 140,98	1873	12
" " "	21	—	—	—	32	—	—	—	672	—	—	7	14	9 163	192 419,21	1874	21
" " "	29	—	—	—	32	—	—	—	928	—	—	10	20	8 377	242 932,52	1875	29
" " "	9	—	—	—	32	—	—	—	288	—	—	2	4	6 753	60 780,12	1876	9
" " "	35	—	—	—	32	—	—	—	1 120	—	—	13	26	6 639	232 368,55	1877	35
Salonwagen II. Klasse	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	4 732	4 732,12	1859	1
" " "	1	—	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	6 000	6 000,00	1850	1
" " "	1	—	—	—	24	—	—	—	24	—	—	—	—	7 554	7 553,52	1887	1
" " "	—	1	—	—	32	—	—	—	32	—	—	—	—	10 926	10 925,98	1887	1
Personenwagen II. Klasse	—	1	—	—	40	—	—	—	40	—	—	—	—	9 379	9 379,05	1857	1
Personenwagen I., II. u. III. Klasse	1	—	—	6	8	20	—	6	8	20	—	—	—	5 418	5 418,00	1856	1
Personenwagen II. u. III. Klasse	1	—	—	—	8	20	—	—	8	20	—	—	—	6 730	6 729,67	1865	1
" " " " "	1	—	—	—	8	26	—	—	8	26	—	—	—	9 600	9 600,00	1873	1
" " " " "	4	—	—	—	8	30	—	—	32	120	—	4	8	6 147	24 588,56	1865	4
" " " " "	8	—	—	—	8	30	—	—	64	240	—	4	8	7 260	58 080,00	1873	8
" " " " "	16	—	—	—	8	30	—	—	128	480	—	6	12	7 715	123 432,47	1874	16
" " " " "	7	—	—	—	8	30	—	—	56	210	—	2	4	6 089	42 621,86	1875	7
" " " " "	10	—	—	—	8	35	—	—	80	350	—	5	10	5 200	51 997,10	1885	10
" " " " "	12	—	—	—	8	35	—	—	96	420	—	5	10	5 088	61 056,81	1886	12
" " " " "	16	—	—	—	8	38	—	—	128	608	—	9	18	5 053	80 852,07	1881	16
" " " " "	2	—	—	—	8	38	—	—	16	76	—	2	4	5 310	10 619,80	1884	2
" " " " "	5	—	—	—	8	40	—	—	40	200	—	—	—	7 875	39 375,00	1875	5
" " " " "	3	—	—	—	8	40	—	—	24	120	—	—	—	6 893	20 679,36	1876	3
" " " " "	1	—	—	—	16	20	—	—	16	20	—	1	2	5 208	5 208,00	1856	1
" " " " "	3	—	—	—	16	20	—	—	48	60	—	3	6	7 959	23 876,28	1862	3
" " " " "	6	—	—	—	16	20	—	—	96	120	—	5	10	6 738	40 426,93	1864	2
																1865	4
" " " " "	8	—	—	—	16	20	—	—	128	160	—	5	10	6 520	52 163,57	1866	4
																1867	4
" " " " "	3	—	—	—	16	20	—	—	48	60	—	—	—	6 113	18 338,76	1868	1
																1871	2
" " " " "	15	—	—	—	16	25	—	—	240	375	—	9	18	5 732	85 987,17	1886	15
" " " " " mit Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	8	28	—	—	8	28	—	1	2	5 833	5 832,93	1887	1
" II. u. III. Klasse	—	1	—	—	16	40	—	—	16	40	—	—	—	7 827	7 827,42	1864	1
" " " " "	—	3	—	—	16	40	—	—	48	120	—	2	4	17 068	51 203,13	1882	3
" " " " " mit Gepäckraum	—	1	—	—	16	56	—	—	16	56	—	1	2	7 383	7 383,27	1885	1
" " " " "	—	1	—	—	16	56	—	—	16	56	—	1	2	7 328	7 328,34	1887	1
Personenwagen III. Klasse	4	—	—	—	—	28	—	—	—	112	—	2	4	7 114	28 454,12	1874	4
" " "	1	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	1	2	4 656	4 656,00	1847	1
" " "	1	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	—	—	3 912	3 912,00	1852	1
" " "	6	—	—	—	—	30	—	—	—	180	—	—	—	6 587	39 520,01	1865	6
" " "	3	—	—	—	—	30	—	—	—	90	—	—	—	7 124	21 373,26	1874	3
" " "	1	—	—	—	—	35	—	—	—	35	—	1	2	4 668	4 668,10	1870	1
" " "	18	—	—	—	—	35	—	—	—	630	—	12	24	5 274	94 931,91	1873	18
" " "	11	—	—	—	—	35	—	—	—	385	—	6	12	5 759	63 350,97	1874	11
" " "	40	—	—	—	—	35	—	—	—	1 400	—	11	22	5 169	206 779,68	1875	40
" " "	25	—	—	—	—	35	—	—	—	875	—	19	38	4 246	106 148,81	1876	25
" " "	4	—	—	—	—	35	—	—	—	140	—	2	4	4 299	17 196,51	1877	4
" " "	5	—	—	—	—	37	—	—	—	185	—	5	10	7 564	37 820,00	1875	5
" " "	5	—	—	—	—	38	—	—	—	190	—	3	6	4 884	24 420,00	1864	5
" " "	13	—	—	—	—	38	—	—	—	494	—	13	26	5 158	67 058,17	1865	13
" " "	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	5 321	5 321,16	1867	1
" " "	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	5 015	5 014,82	1869	1
" " "	4	—	—	—	—	38	—	—	—	152	—	—	—	5 975	23 898,64	1873	4
" " "	1	—	—	—	—	38	—	—	—	38	—	1	2	5 789	5 789,15	1874	1
" " "	2	—	—	—	—	38	—	—	—	76	—	2	4	4 878	9 756,74	1875	2
" " "	5	—	—	—	—	39	—	—	—	195	—	—	—	6 857	34 283,00	1875	5
" " "	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	6 540	6 540,00	1856	1
" " "	1	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	1	2	4 674	4 674,00	1857	1
" " "	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	6 025	12 050,24	1859	2
" " "	9	—	—	—	—	40	—	—	—	360	—	9	18	6 240	56 164,34	1861	4
																1862	5
" " "	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	—	—	5 026	10 051,22	1864	2

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. Klasse.	6. Anzahl der Plätze eines Wagens in II. Klasse.	7. Anzahl der Plätze eines Wagens in III. Klasse.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in IV. Klasse.	9. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. Klasse.	10. Anzahl der Plätze im Ganzen in II. Klasse.	11. Anzahl der Plätze im Ganzen in III. Klasse.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffung. Kosten durchschnittlich für einen Wagen. Mark.	16. Anschaffung. Kosten im Ganzen. Mark.	17. Jahrgang.	18. Stückzahl.
Personenwagen III. Klasse	48	—	—	—	—	40	—	—	—	1 920	—	46	92	5 706	273 883,81	1865	48
" " "	11	—	—	—	—	40	—	—	—	440	—	11	22	5 387	59 253,66	1866	11
" " "	30	—	—	—	—	40	—	—	—	1 200	—	15	30	5 031	150 928,98	1867	30
" " "	6	—	—	—	—	40	—	—	—	240	—	6	12	5 759	34 553,82	1868	6
" " "	19	—	—	—	—	40	—	—	—	760	—	19	38	5 285	100 423,69	1869	19
" " "	78	—	—	—	—	40	—	—	—	3 120	—	73	146	5 241	408 804,40	1870	78
" " "	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	4 785	9 570,52	1871	2
" " "	38	—	—	—	—	40	—	—	—	1 520	—	22	44	5 293	201 120,62	1872	38
" " "	137	—	—	—	—	40	—	—	—	5 480	—	78	156	5 793	793 628,39	1873	137
" " "	86	—	—	—	—	40	—	—	—	3 440	—	39	78	6 332	544 540,39	1874	86
" " "	171	—	—	—	—	40	—	—	—	6 840	—	83	166	5 026	859 372,58	1875	171
" " "	96	—	—	—	—	40	—	—	—	3 840	—	59	118	4 366	419 124,14	1876	96
" " "	24	—	—	—	—	40	—	—	—	960	—	7	14	4 801	115 223,22	1877	24
" " "	64	—	—	—	—	45	—	—	—	2 880	—	27	54	4 395	281 279,38	1877	64
" " "	19	—	—	—	—	45	—	—	—	855	—	16	32	4 432	84 209,52	1878	19
" " "	3	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	3	6	4 199	12 597,12	1879	3
" " "	4	—	—	—	—	45	—	—	—	180	—	4	8	4 088	16 352,79	1881	4
" " "	3	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	—	—	4 279	12 836,19	1885	3
" " "	36	—	—	—	—	45	—	—	—	1 620	—	12	24	4 127	148 554,79	1887	36
" " "	30	—	—	—	—	45	—	—	—	1 350	—	15	30	4 854	145 620,16	1888	30
" " "	1	—	—	—	—	47	—	—	—	47	—	1	2	4 653	4 652,69	1885	1
" " "	2	—	—	—	—	48	—	—	—	96	—	2	4	9 000	18 000,00	1887	2
" " "	3	—	—	—	—	50	—	—	—	150	—	3	6	5 700	17 101,05	1876	3
" " "	2	—	—	—	—	50	—	—	—	100	—	2	4	8 512	17 024,00	1886	2
Personenwagen III. Klasse mit Post	1	—	—	—	—	15	—	—	—	15	—	1	2	6 194	6 193,94	1875	1
" " " " "	1	—	—	—	—	20	—	—	—	20	—	1	2	5 195	5 195,23	1865	1
" " " " "	2	—	—	—	—	20	—	—	—	40	—	2	4	5 448	10 895,60	1866	2
" " " " "	6	—	—	—	—	20	—	—	—	120	—	4	8	5 138	30 826,21	1872	6
" " " " "	2	—	—	—	—	20	—	—	—	40	—	2	4	(1 = 5 125) (1 = 5 659)	10 784,34	(1873 1874	1 1
" " " " "	2	—	—	—	—	20	—	—	—	40	—	—	—	4 469	8 938,00	1875	2
Personenwagen III. Klasse	—	2	—	—	—	50	—	—	—	100	—	1	2	7 725	15 450,00	1848	2
" " "	—	1	—	—	—	50	—	—	—	50	—	—	—	8 812	8 811,91	1852	1
" " "	—	1	—	—	—	50	—	—	—	50	—	1	2	7 684	7 684,13	1856	1
" " "	—	1	—	—	—	50	—	—	—	50	—	1	2	7 239	7 239,49	1858	1
" " "	—	4	—	—	—	52	—	—	—	208	—	4	8	8 162	32 648,80	1885	4
" " "	—	21	—	—	—	52	—	—	—	1 092	—	21	42	8 212	172 451,46	1886	21
" " "	—	12	—	—	—	52	—	—	—	624	—	12	24	9 759	117 108,83	1888	12
" " "	—	1	—	—	—	58	—	—	—	58	—	1	2	6 479	6 479,40	1853	1
" " "	—	2	—	—	—	58	—	—	—	116	—	1	2	6 000	12 000,00	1854	2
" " "	—	5	—	—	—	58	—	—	—	290	—	5	10	7 085	35 426,02	1869	5
" " "	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	7 752	15 504,00	1845	2
" " "	—	1	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	7 575	7 575,00	1847	1
" " "	—	3	—	—	—	60	—	—	—	180	—	3	6	6 441	19 322,34	1852	3
" " "	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	—	—	6 172	12 343,20	(1854 1855	1 1
" " "	—	14	—	—	—	60	—	—	—	840	—	14	28	8 138	113 938,96	1862	14
" " "	—	1	—	—	—	60	—	—	—	60	—	—	—	7 827	7 827,44	1864	1
" " "	—	3	—	—	—	60	—	—	—	180	—	2	4	6 628	19 883,97	1865	3
" " "	—	15	—	—	—	60	—	—	—	900	—	14	28	6 473	97 097,08	(1866 1867	13 2
" " "	—	9	—	—	—	60	—	—	—	540	—	9	18	7 467	67 199,54	1868	9
" " "	—	11	—	—	—	60	—	—	—	660	—	8	16	7 098	78 079,61	1869	11
" " "	—	12	—	—	—	60	—	—	—	720	—	—	—	6 628	79 535,99	1870	12
" " "	—	4	—	—	—	60	—	—	—	240	—	—	—	6 478	25 912,02	(1873 1874	3 1
" " "	—	2	—	—	—	60	—	—	—	120	—	2	4	6 945	13 889,88	1875	2
" " "	—	15	—	—	—	70	—	—	—	1 050	—	7	14	7 509	112 628,59	1886	15
Personenwagen III. und IV. Klasse .	2	—	—	—	—	18	30	—	—	36	60	2	4	6 700	13 400,00	1875	2
Personenwagen IV. Klasse	1	—	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	—	6 368	6 368,45	1866	1
" " "	60	—	—	—	—	—	40	—	—	—	2 400	30	60	3 891	233 460,69	1874	60
" " "	19	—	—	—	—	—	40	—	—	—	760	8	16	4 276	81 250,71	1875	19
" " "	3	—	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	—	6 481	19 444,48	1874	3
" " "	3	—	—	—	—	—	50	—	—	—	150	3	6	5 037	15 110,12	1876	3
" " "	18	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 080	—	—	4 685	84 331,23	1872	18
" " "	4	—	—	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	6 028	24 110,52	1873	4
" " "	27	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 620	11	22	5 233	141 285,95	1875	27
" " "	27	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 620	12	24	3 358	90 653,60	1876	27
" " "	9	—	—	—	—	—	60	—	—	—	540	6	12		33 777,87	1877	9
" " "	23	—	—	—	—	—	60	—	—		1380	12	24		74 161,95	1878	23
" " "	25	—	—	—	—	—	60	—	—			12	24		80 639,88	1884	25
" " "	15	—	—	—	—	—	60	—	—			7	14		54 782,98	1886	15
" " "	8	—	—	—	—	—	60	—	—			4	8		[illegible]	1887	8
" " " m. Gepäckraum	1	—	—	—	—	—	70	—	—			1	1			1885	1
" " " " "	1	—	—	—	—	—	70	—	—			1	1			1887	1

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. Klasse.	6. eines Wagens in II. Klasse.	7. eines Wagens in III. Klasse.	8. eines Wagens in IV. Klasse.	9. im Ganzen in I. Klasse.	10. im Ganzen in II. Klasse.	11. im Ganzen in III. Klasse.	12. im Ganzen in IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffung Kosten durchschnittlich für einen Wagen. (Mark.)	16. Anschaffung Kosten im Ganzen. (Mark.)	17. Jahrgang.	18. Stückzahl.
Personenwagen II. Klasse	1	—	—	—	46	—	—	—	46	—	—	1	2	3 867	3 867,38	1881	1
" II. u. III. Kl.	1	—	—	—	20	25	—	—	20	25	—	1	2	8 026	8 026,47	1885	1
" " " " "	1	—	—	—	20	25	—	—	20	25	—	1	2	8 052	8 051,88	1887	1
" " " " "	1	—	—	—	15	51	—	—	15	51	—	1	2	3 474	3 473,63	1879	1
" " " " "	2	—	—	—	15	51	—	—	30	102	—	2	4	4 305	8 610,22	1881	2
für " III. Kl.	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	6 876	6 876,47	1885	1
rmal- " " "	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	6 878	6 878,13	1887	1
urige " " "	1	—	—	—	—	68	—	—	—	68	—	1	2	3 209	3 209,13	1879	1
undär- " " "	1	—	—	—	—	68	—	—	—	68	—	1	2	3 780	3 780,08	1883	1
hnen. " II. Kl. m. Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	24	—	—	—	24	—	—	1	2	4 448	4 447,55	1883	1
" III. Kl. m. Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	1	2	6 210	6 209,51	1885	1
" III. Kl. m. Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	1	2	5 908	5 908,32	1887	1
" II. u. III. Kl. u. Gepäckraum	—	—	1	—	15	39	—	—	15	39	—	1	2	4 564	4 563,84	1879	1
mpfwagen (System Thomas) Wagenabtheilung II. u. III. Kl. u. Gepäckraum	3	—	—	—	20	54	—	—	60	162	—	3	6	15 713	47 139,47*)	1883	3
rsonenwagen für normalspurige Bahnen zusammen	1 963	259	1	—	—	—	—	2 411	15 913	56 705	13 045	1 189	2 378	—	—	—	2 223
	mit 4 707 Achsen und 19 659,88 Tonnen Eigengewicht = 4,18 t durchschnittlich auf 1 Achse oder 0,22 t auf 1 Platz.							88 074**) Plätze = 18,71 Plätze durchschnittlich auf 1 Achse.									

b) schmalspurige.

rsonenwagen Klasse . . . Sitzplätze	1	—	—	—	14	—	—	—	14	—	—	1	2	2 507	2 506,61	1888	1
Stehplätze, aussen				—	6	—	—	—	6	—	—						
u. III. Klasse Sitzplätze	4	—	—	—	6	10	—	—	24	40	—	—	—	2 252	9 006,30	1881	1
Stehplätze, aussen				—	3	—	—	—	12	—	—					1882	1
																1883	2
																1881	1
																1882	1
																1883	3
" " " Sitzplätze	42	—	—	—	6	10	—	—	252	420	—	28	56	2 396	100 634,58	1884	14
Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	126	126	—					1885	10
																1886	4
																1887	1
																1888	8
. Klasse . . Sitzplätze	12	—	—	—	—	16	—	—	—	192	—	8	16	2 162	25 943,49	1881	3
Stehplätze, aussen				—	—	3	—	—	—	36	—					1882	7
																1883	2
																1881	1
																1882	1
																1883	5
" . Sitzplätze	63	—	—	—	—	16	—	—	—	1 008	—	44	88	2 216	139 628,65	1884	26
Stehplätze, aussen				—	—	6	—	—	—	378	—					1885	6
																1886	6
																1887	2
																1888	16
u. III. Klasse Sitzplätze	—	—	1	—	6	27	—	—	6	27	—	1	2	4 432	4 432,14	1883	1
Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	3	3	—						
" " " Sitzplätze	—	—	2	—	15	15	—	—	30	30	—	1	2	3 840	7 680,68	1886	2
Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	6	6	—						
ussichtswagen Sitzplätze	—	—	2	—	20	8	—	—	40	16	—	2	4	3 914	7 828,55	1885	1
u. III. Klasse Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	6	6	—					1887	1
ersonenwagen Sitzplätze	1	—	—	—	—	—	23	—	—	—	23	1	2	1 999	1 998,07	1888	1
. Klasse zur Arterbeförderung Stehplätze, aussen				—	—	—	6	—	—	—	6						
rsonenwagen für schmalspurige Bahnen zusammen	123	—	5	—	—	—	—	—	525	2 288	29	86	172	—	—	—	128
	mit 266 Achsen und 336,93 Tonnen Eigengewicht = 1,27 t durchschnittlich auf 1 Achse oder 0,12 t auf 1 Platz.							2 842 Plätze = 10,68 Plätze durchschnittlich auf 1 Achse.									
Summe aller Personenwagen	2 086	259	6	—	—	—	—	2 411	16 438	58 993	13 074	1 275	2 550	—	—	—	2 351
	mit 4 973 Achsen und 19 996,76 Tonnen Eigengewicht = 4,02 t durchschnittlich auf 1 Achse oder 0,22 t auf 1 Platz.							90 916**) Plätze = 18,28 Plätze durchschnittlich auf 1 Achse.									

*) Die Kosten der Maschinen-Abtheilung siehe unter „Lokomotiven".
**) Ausserdem wurden von denjenigen 50 bedeckten Güterwagen, welche in Bedarfsfällen als Personenwagen III. Klasse eingerichtet werden können, durchschnittlich Stück mit 38 Achsen und 760 Plätzen zum Personentransport verwendet.

1. Benennung der Wagen.	2. 3. 4. Anzahl der Wagen mit 2 3 4 Achsen.	5. 6. 7. 8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. II. III. IV. Klasse.	9. 10. 11. 12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. II. III. IV. Klasse.	13. 14. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung / gebremsten Achsen.	15. 16. Anschaffung. Kosten durchschnittlich für einen Wagen. / im Ganzen. Mark.	17. Jahrgang.	18. Stückzahl.

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a) Altenburg-Zeitzer Bahn.

Personenwagen	II. Klasse	3	—	—	—	32	—	—	—	96	—	—	—	—	8 054	24 162,00	1872	3
„	II. u. III. Klasse	5	—	—	—	8	30	—	—	40	150	—	5	10	7 244	36 220,00	1872	5
„	III. „	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	—	—	4 800	9 600,00	1875	2
„	IV. „	2	—	—	—	—	—	55	—	—	—	110	1	2	5 204	10 408,00	1872	2
„	IV. Klasse m. Zugführerraum	1	—	—	—	—	—	36	—	—	—	36	1	2	5 204	5 204,00	1872	1
„	II. Klasse m. Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	5 965	5 965,00	1880	1
„	III. Klasse	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	5 665	5 665,00	1880	1
„	II. u. III. Klasse	1	—	—	—	20	25	—	—	20	25	—	1	2	7 338	22 014,20	1886	1
„	III. Klasse	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2			1886	1
„	III. Klasse m. Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	1	2			1886	1
Personenwagen zusammen		18	—	—	—	—	—	—	—	172	385	146	12	24	—	—	—	18

mit 36 Achsen und 153,85 Tonnen Eigengewicht — 703 Plätze = 19,53 Plätze durchschnittlich auf 1 Achse = 4.27 t durchschnittlich auf 1 Achse oder 0,22 t auf 1 Platz.

Die Personenwagen II. und III. Kl. sind für Presskohlenheizung und die Personenwagen IV. Klasse für Ofenheizung eingerichtet. Die Beleuchtung erfolgt durch Oellampen.

b) Zittau-Reichenberger Bahn.

Personenwagen	I. u. II. Klasse	1	—	—	6	24	—	—	6	24	—	—	—	—	3 122	3 121,55*	1859	1
„	I., II. u. III. Klasse	1	—	—	6	8	20	—	6	8	20	—	—	—	9 844	9 844,05	1857	1
„	I. u. III. Klasse	1	—	—	6	—	30	—	6	—	30	—	—	—	8 856	8 856,00	1857	1
„	II. u. III. „	1	—	—	—	16	20	—	—	16	20	—	1	2	6 602	6 602,40	1857	1
„	„ „ „ „	2	—	—	—	16	20	—	—	32	40	—	2	4	3 790	7 580,00*	1862	2
„	„ „ „ „	1	—	—	—	16	20	—	—	16	20	—	—	—	3 849	3 848,94*	1865	1
„	III. Klasse	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	3 140	6 280,00*	1861	2
„	„ „ „	4	—	—	—	—	40	—	—	—	160	—	4	8	2 629	10 517,52*	1862	4
Personenwagen zusammen		13	—	—	—	—	—	—	18	96	370	—	9	18	—	—	—	13

mit 26 Achsen und 105,81 Tonnen Eigengewicht — 484 Plätze = 18,62 Plätze durchschnittlich auf 1 Achse = 4,07 t durchschnittlich auf 1 Achse oder 0,22 t auf 1 Platz.

11 Personenwagen mit 12 Plätzen I. Kl., 80 Plätzen II. Kl. u. 320 Plätzen III. Kl. sind für Dampfheizung eingerichtet. Die Beleuchtung erfolgt durch Oellampen.

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

Personenwagen.	mit einer Anzahl von Plätzen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.		Jahrgang.
2	—	—	120	—	120 = 0,122	Proz. auf	1845
2	—	—	90	—	90 = 0,099	„ „	1847
2	—	—	100	—	100 = 0,110	„ „	1848
1	—	22	—	—	22 = 0,024	„ „	1850
1	12	16	—	—	28 = 0,031	„ „	1851
6	12	16	260	—	288 = 0,317	„ „	1852
3	12	52	58	—	122 = 0,134	„ „	1853
3	—	—	176	—	176 = 0,194	„ „	1854
2	6	32	60	—	98 = 0,108	„ „	1855
7	12	120	130	—	262 = 0,288	„ „	1856
3	6	72	40	—	118 = 0,130	„ „	1857
3	12	64	50	—	126 = 0,139	„ „	1858
10	36	232	80	—	348 = 0,383	„ „	1859
6	36	192	—	—	228 = 0,251	„ „	1860
4	—	—	160	—	160 = 0,176	„ „	1861
31	45	294	1 100	—	1 439 = 1,583	„ „	1862
2	12	64	—	—	76 = 0,084	„ „	1863
15	24	176	410	—	610 = 0,671	„ „	1864
125	246	1 012	3 014	—	4 272 = 4,699	„ „	1865
31	—	64	1 340	40	1 444 = 1,588	„ „	1866
48	45	360	1 438	—	1 843 = 2,027	„ „	1867

Personenwagen.	mit einer Anzahl von Plätzen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.		Jahrgang.
26	41	232	800	—	1 073 = 1,180	Proz. auf	1868
56	92	455	1 748	—	2 295 = 2,524	„ „	1869
156	198	1 672	3 875	—	5 745 = 6,319	„ „	1870
11	36	156	120	—	312 = 0,343	„ „	1871
99	156	762	1 640	1 080	3 638 = 4,001	„ „	1872
242	220	1 568	6 728	240	8 756 = 9,631	„ „	1873
238	185	1 400	4 625	2 535	8 745 = 9,619	„ „	1874
380	382	2 258	9 317	2 440	14 397 = 15,836	„ „	1875
193	128	880	4 985	1 770	7 763 = 8,539	„ „	1876
150	91	1 343	3 980	540	5 954 = 6,549	„ „	1877
58	96	304	855	1 380	2 635 = 2,898	„ „	1878
6	—	30	293	—	328 = 0,355	„ „	1879
29	—	222	992	—	1 214 = 1,335	„ „	1881
14	6	93	298	—	397 = 0,437	„ „	1882
18	—	138	467	—	605 = 0,665	„ „	1883
72	30	277	830	1 500	2 637 = 2,900	„ „	1884
51	72	499	1 164	70	1 805 = 1,985	„ „	1885
109	102	867	3 257	900	5 126 = 5,638	„ „	1886
58	—	132	1 963	550	2 645 = 2,909	„ „	1887
78	60	362	2 430	29	2 881 = 3,169	„ „	1888
2 351	2 411	16 438	58 993	13 074	90 916		

Von der Gesammtzahl der Plätze kamen nach Prozenten: 2,65 auf I. Klasse, 18,08 auf II. Klasse, 64,89 auf III. Klasse, 14,38 auf IV. Klasse.

Auf normal- und schmalspurige Bahnen vertheilt, ergaben sich von den vorhandenen Plätzen:

a) für normalspurige Bahnen: 2,74 % auf I. Klasse, 18,07 % auf II. Klasse, 64,38 % auf III. Klasse, 14.81 % auf IV. Klasse,
b) für schmalspurige Bahnen: 18,47 % auf II. Klasse, 80,51 % auf III. Klasse und 1,02 % auf IV. Klasse.

*) Das ist der Kaufpreis für von der Staatsbahn-Verwaltung erworbene gebrauchte Wagen, durch welche die in den Jahren 1883—1888 unbrauchbar gewordenen

Heizung und Beleuchtung der Personenwagen.

a) Heizung.

Die Personenwagen der Staats-Eisenbahnen sind sämmtlich mit Heizeinrichtung versehen, mit Ausnahme der Wagen für den Sommerverkehr und einiger Wagen älterer Bauart.

Von den Personenwagen für normalspurige Bahnen sind eingerichtet:

für Dampfheizung 1 508*) Wagen mit

57 153	Plätzen	=	64,89	Prozent
	und zwar:			
1 915	Plätze I. Klasse	=	79,43	„
12 323	„ II. „	=	77,44	„
42 915	„ III. „	=	75,68	„

} der vorhandenen Plätze.

für Ofenheizung 320**) Wagen mit

15 978	Plätzen	=	18,14	Prozent
	und zwar:			
23	Plätze I. Klasse	=	0,95	„
19	„ II. „	=	0,12	„
2 891	„ III. „	=	5,10	„
13 045	„ IV. „	=	100,00	„

} der vorhandenen Plätze.

für Presskohlenheizung 351 Wagen mit

12 960	Plätzen	=	14,72	Prozent
	und zwar:			
383	Plätze I. Klasse	=	15,89	„
2 986	„ II. „	=	18,76	„
9 591	„ III. „	=	16,91	„

} der vorhandenen Plätze.

für Luftheizung 2 Wagen mit

100	Plätzen	=	0,11	Prozent
	und zwar:			
100	Plätze III. Klasse	=	0,18	„

} der vorhandenen Plätze.

b) Beleuchtung.

Besteht in sämmtlichen Personenwagen und zwar:

für Gasbeleuchtung in 1 425 Wagen mit

56 727	Plätzen	=	64,41	Prozent
	und zwar:			
1 861	Plätze I. Klasse	=	77,19	„
10 901	„ II. „	=	68,50	„
37 565	„ III. „	=	66,25	„
6 400	„ IV. „	=	49,06	„

} der vorhandenen Plätze.

für Oelbeleuchtung in 795 Wagen mit

31 125	Plätzen	=	35,34	Prozent
	und zwar:			
550	Plätze I. Klasse	=	22,81	„
4 952	„ II. „	=	31,12	„
18 978	„ III. „	=	33,47	„
6 645	„ IV. „	=	50,94	„

} der vorhandenen Plätze.

für Kerzenbeleuchtung in 3 Wagen mit

222	Plätzen	=	0,25	Prozent
	und zwar:			
60	Plätze II. Klasse	=	0,28	„
162	„ III. „	=	0,28	„

} der vorhandenen Plätze.

In den Personenwagen der schmalspurigen Bahnen ist die Ofenheizung und Oelbeleuchtung eingeführt.

*) Hiervon haben 44 Wagen für den Durchgangsverkehr mit 270 Plätzen I. Klasse und 1 015 Plätzen II. Klasse = zusammen 1 285 Plätzen zugleich noch Einrichtung für Presskohlenheizung.

**) Hiervon haben 1 Wagen in einer Abtheilung I. Klasse, 24 Wagen in den Abtheilungen II. Klasse und 7 Wagen in je einer Abtheilung III. Klasse Presskohlenheizung, welche mit 3 Plätzen I. Klasse, 214 Plätzen II. Klasse und 70 Plätzen III. Klasse unter den Plätzen für Presskohlenheizung enthalten sind.

D.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

ZUGFÜHRER- UND GEPÄCK- SOWIE GÜTERWAGEN

MIT ANGABE IHRER LADEGEWICHTE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   a) für normalspurige Bahnen.
   b) für schmalspurige Bahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   a) Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b) Zittau-Reichenberger Bahn.

1888.

D. Bestand an Zugführer- u. Gepäck- sowie Güterwagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladegewicht		Anzahl der		Anschaffung.		
	2	3	4	durchschnittlich für einen Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	Kosten durchschnittlich für einen Wagen.	Kosten im Ganzen.	Jahrgang.
	Achsen.			Tonnen.				Mark.		

1. Staats-Eisenbahnen.

a) normalspurige.

Zugführer- u. Gepäckwagen	1	—	—	5,0	5,0	1	2	3 473	3 473,04	1860
„ „ „	6	—	—	„	30,0	6	12	3 011	18 067,28	1862
„ „ „	2	—	—	„	10,0	2	4	2 827	5 654,17	1863
„ „ „	2	—	—	„	10,0	2	4	3 121	6 242,00	1864
„ „ „	8	—	—	„	40,0	8	16	2 815	22 517,97	1865
„ „ „	1	—	—	„	5,0	1	2	2 766	2 766,49	1866
„ „ „	7	—	—	„	35,0	7	14	3 869	27 081,90	1868
„ „ „	4	—	—	„	20,0	4	8	2 639	10 555,70	1869
„ „ „	17	—	—	„	85,0	17	34	3 081	52 376,60	1870
„ „ „	29	—	—	„	145,0	29	58	3 260	94 537,02	1871
„ „ „	26	—	—	„	130,0	26	52	3 003	78 081,55	1872
„ „ „	32	—	—	„	160,0	32	64	3 453	110 486,42	1873
„ „ „	57 *)	—	—	„	285,0	57	114	4 549	259 320,54	1874
„ „ „	53	—	—	„	265,0	53	106	3 784	200 527,21	1875
„ „ „	27	—	—	„	135,0	27	54	3 504	94 600,62	1876
„ „ „	33	—	—	„	165,0	33	66	2 917	96 274,97	1877
„ „ „	1	—	—	„	5,0	1	2	2 774	2 774,46	1878
„ „ „	4	—	—	„	20,0	4	8	2 455	9 818,15	1880
„ „ „	1	—	—	„	5,0	1	2	2 430	2 429,60	1881
„ „ „	1	—	—	„	5,0	1	2	2 899	2 899,11	1882
„ „ „	4	—	—	„	20,0	4	8	2 879	11 515,49	1883
„ „ „	3	—	—	„	15,0	3	6	2 900	8 699,85	1884
„ „ „	7	—	—	„	35,0	7	14	3 019	21 135,06	1885
„ „ „	3	—	—	„	15,0	3	6	3 096	9 288,78	1886
„ „ „	28	—	—	„	140,0	28	56	4 371	122 385,40	1887
„ „ „	15	—	—	„	75,0	15	30	4 697	70 458,98	1888
„ „ „	—	2	—	„	10,0	2	4	3 900	7 800,00	1858 / 1860
„ „ „	—	1	—	6,0	6,0	1	2	9 570	9 570,00	1886
Zusammen	372	3	—	—	1 876,0	375	750	—	—	—
	mit 753 Achsen und 2 847,8 Tonnen Eigengewicht = 3,78 t durchschnittlich auf 1 Achse.									
bedeckte**) Güterwagen	2	—	—	5,0	10,0	2	4	4 461	8 922,00	1845
„	2	—	—	„	10,0	1	2	3 195	6 390,00	1847
„	2	—	—	„	10,0	—	—	2 850	5 700,00	1848
„	9	—	—	„	45,0	—	—	2 850	25 650,00	1850
„	1	—	—	„	5,0	—	—	3 240	3 240,00	1851
„	12	—	—	„	60,0	5	10	2 999	35 988,90	1852
„	13	—	—	„	65,0	7	14	2 980	38 739,60	1853
„	2	—	—	„	10,0	—	—	2 714	5 427,29	1854
„	7	—	—	„	35,0	—	—	3 161	22 124,27	1855
„	53	—	—	„	265,0	51	102	3 250	172 241,66	1856
„	41	—	—	„	205,0	30	60	2 840	116 456,61	1857
„	16	—	—	„	80,0	14	28	2 512	40 189,54	1858
„	25	—	—	„	125,0	14	28	2 821	70 525,47	1859
„	22	—	—	„	110,0	14	28	2 403	52 867,16	1860
„	30	—	—	„	150,0	15	30	2 296	68 873,04	1861
	50	—	—	„	250,0	48	96	2 564	128 216,16	1862

*) 1 Zugführerwagen ist mit Postraum versehen.
**) *Unter den bedeckten Güterwagen* befinden sich 167 Wagen zu je 5,0 t und 36 Wagen zu je 10,0 t Ladegewicht, welche als Gepäck-Beiwagen dienen.

D. Bestand an Güterwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Ladegewicht durchschnittlich für einen Wagen. (Tonnen.)	6. Ladegewicht im Ganzen. (Tonnen.)	7. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	8. Anzahl der gebremsten Achsen.	9. Anschaffung. Kosten durchschnittlich für einen Wagen. (Mark.)	10. Anschaffung. Kosten im Ganzen. (Mark.)	11. Jahrgang.	12. Stückzahl.
bedeckte											
Güterwagen	106	—	—	5,0	530,0	96	192	2 378	252 045,98	1863	106
„	185	—	—	„	925,0	141	282	2 144	396 612,73	1864	185
„	174	—	—	„	870,0	66	132	2 119	368 625,85	1865	174
„	60	—	—	„	300,0	44	88	2 077	124 642,97	1866	60
„	122	—	—	„	610,0	68	136	2 092	255 223,21	1867	122
„	265	—	—	„	1 325,0	108	216	2 195	581 662,40	1868	265
„	63	—	—	„	315,0	50	100	1 912	120 432,13	1869	63
„	206	—	—	„	1 030,0	85	170	2 341	482 348,52	1870	206
„	266	—	—	„	1 330,0	135	270	2 289	608 753,99	1871	266
„	393	—	—	„	1 965,0	218	436	2 605	1 023 763,57	1872	393
„	495	—	—	„	2 475,0	253	506	2 775	1 373 659,58	1873	495
„	320	—	—	„	1 600,0	152	304	2 866	917 257,83	1874	320
„	310	—	—	„	1 550,0	147	294	2 431	753 626,22	1875	310
„	41	—	—	„	205,0	34	68	2 184	89 547,05	1876	41
„	15	—	—	„	75,0	6	12	1 925	28 869,25	1877	15
„	4	—	—	10,0	40,0	4	8	2 337	9 349,60	1865	4
„	94	—	—	„	940,0	46	92	3 437	323 121,77	1866	94
„	99	—	—	„	990,0	25	50	3 001	297 120,00	1867	99
„	98	—	—	„	980,0	39	78	3 232	316 770,00	1868	98
„	62	—	—	„	620,0	50	100	2 940	182 287,81	1869	62
„	121	—	—	„	1 210,0	—	—	3 039	367 719,00	1870 1871	49 72
„	124	—	—	„	1 240,0	36	72	3 204	397 354,32	1872	124
„	43	—	—	„	430,0	5	10	3 108	133 624,32	1873	43
„	206	—	—	„	2 060,0	50	100	3 411	702 691,36	1874	206
„	59	—	—	„	590,0	21	42	2 991	176 446,44	1875	59
„	261	—	—	„	2 610,0	81	162	2 312	603 307,14	1876	261
„	290	—	—	„	2 900,0	176	352	2 300	666 900,26	1877	290
„	473	—	—	„	4 730,0	238	476	2 268	1 072 639,97	1878	473
„	94	—	—	„	940,0	35	70	2 000	188 002,99	1879	94
„	334	—	—	„	3 340,0	165	330	1 921	641 763,18	1880	334
„	157	—	—	„	1 570,0	77	154	1 979	310 644,59	1881	157
„	165	—	—	„	1 650,0	68	136	2 046	337 598,12	1882	165
„	185	—	—	„	1 850,0	69	138	2 326	430 326,10	1883	185
„	109	—	—	„	1 090,0	49	98	2 419	263 694,71	1884	109
„	290	—	—	„	2 900,0	77	154	2 436	706 426,84	1885	290
„	95	—	—	„	950,0	28	56	2 423	230 218,25	1886	95
„	145 *)	—	—	„	1 450,0	49	98	2 599	376 785,63	1887	145
„	145	—	—	„	1 450,0	72	144	2 467	357 654,70	1888	145
„	—	5	—	10,0	50,0	5	10	7 500 **)	37 500,00	1853	5
„	—	10	—	„	100,0	—	—	3 330	33 300,00	1854	10
„	—	21	—	„	210,0	3	6	3 635	76 333,51	1855	21
„	—	18	—	„	180,0	1	2	3 658	65 835,22	1856	18
„	—	28	—	„	280,0	1	2	3 274	91 679,03	1857	28
„	—	8	—	„	80,0	4	8	3 585	28 680,00	1858	8
„	—	28	—	„	280,0	—	—	2 824	79 059,33	1859	28
„	—	20	—	„	200,0	—	—	2 634	52 674,58	1860	20
„	—	62	—	„	620,0	—	—	2 562	158 846,10	1861	62
„	—	5	—	„	50,0	—	—	2 626	13 130,92	1862	5

*) Hiervon sind 50 Stück Wagen mit Einrichtung versehen, um in Bedarfsfällen als Personenwagen III. Klasse zu dienen.
**) Frühere Postbureauwagen.

D. Bestand an Güterwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Ladegewicht durchschnittlich für einen Wagen. (Tonnen.)	6. Ladegewicht im Ganzen. (Tonnen.)	7. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	8. Anzahl der gebremsten Achsen.	9. Anschaffung. Kosten durchschnittlich für einen Wagen. (Mark.)	10. Anschaffung. Kosten im Ganzen. (Mark.)	11. Anschaffung. Jahrgang.	12. Anschaffung. Stückzahl.
bedeckte											
Güterwagen	—	1	—	10,0	10,0	—	—	2 324	2 323,98	1863	
„	—	4	—	„	40,0	—	—	2 153	8 612,95	1864 1869	
„	—	2	—	15,0	30,0	2	4	2 998	5 995,20	1874	
„	—	10	—	„	150,0	—	—	3 036	30 359,92	1881	
„	—	30	—	„	450,0	—	—	3 280	98 412,18	1882	
„	—	25	—	„	375,0	—	—	3 759	93 980,25	1883	
„	—	2	—	„	30,0	—	—	3 211	6 422,99	1885	
„	—	5	—	„	75,0	5	10	4 170	20 847,72	1886	
„	—	—	4	10,0	40,0	—	—	5 881	23 524,16	1870	
„	—	—	2	„	20,0	—	—	4 722	9 444,55	1877	
„	—	—	25	„	250,0	—	—	4 665	116 630,00	1878	
„	—	—	13	„	130,0	—	—	4 074	52 963,42	1879	
„	—	—	2	„	20,0	—	—	3 355	6 709,20	1880	
„ (zum Pferdetransport) .	6	—	—	5,0	30,0	6	12	2 337	14 024,34	1865	
„ (zum Viehtransport) . .	2	—	—	5,0	10,0	—	—	2 340	4 680,00	1853 1858	
„ „ „ . .	1	—	—	„	5,0	—	—	1 923	1 923,02	1877	
„ „ „ . .	7	—	—	„	35,0	—	—	2 216	15 514,77	1879	
„ „ „ . .	2	—	—	„	10,0	—	—	2 154	4 307,81	1880	
„ „ „ . .	1	—	—	„	5,0	—	—	2 289	2 289,22	1881	
„ „ „ . .	1	—	—	„	5,0	—	—	2 311	2 311,40	1882	
„ „ „ . .	1	—	—	„	5,0	—	—	2 239	2 239,07	1884	
bedeckte Güterwagen zusammen	6 982	284	46	—	56 845,0	3 291	6 582	—	—	—	73
	mit 15 000 Achsen und 42 896,5 Tonnen Eigengewicht = 2,86 t durchschnittlich auf 1 Achse.										
Zugführer- u. Gepäckwagen mit bedeckte Güterwagen	753 Achsen und 2 847,3 Tonnen Eigengewicht,										
„	15 000 „ „ 42 896,5 „ „										
	15 753 Achsen und 45 743,8 Tonnen Eigengewicht = 2,90 t durchschnittlich auf 1 Achse.										
offene*)											
Güterwagen	1	—	—	5,0	5,0	—	—	1 800	1 800,00	1847	
„	3	—	—	„	15,0	—	—	1 822	5 465,63	1848	
„	3	—	—	„	15,0	—	—	1 800	5 400,00	1849 1850	
„	2	—	—	„	10,0	—	—	1 800	3 600,00	1851	
„	1	—	—	„	5,0	—	—	1 256	1 256,10	1852	
„	5	—	—	„	25,0	1	2	1 800	9 000,00	1853	
„	6	—	—	„	30,0	—	—	1 787	10 719,00	1854	
„	37	—	—	„	185,0	10	20	2 932	108 474,46	1855	
„	35	—	—	„	175,0	13	26	2 403	84 121,00	1856	
„	4	—	—	„	20,0	—	—	1 842	7 369,67	1857	
„	29	—	—	„	145,0	12	24	2 113	61 291,00	1858	
„	9	—	—	„	45,0	3	6	1 766	15 893,28	1859	
„	7	—	—	„	35,0	1	2	1 759	12 313,64	1860	
„	13	—	—	„	65,0	11	22	1 891	24 588,15	1861	
„	65	—	—	„	325,0	62	124	1 862	121 004,17	1862	
„	53	—	—	„	265,0	47	94	1 507	79 868,50	1863	

*) Unter den zweiachsigen offenen Güterwagen befinden sich 3 Stück zu je 5,0 t und 15 *zum Viehtransport.*

D. Bestand an Güterwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Ladegewicht durchschnittlich für einen Wagen. (Tonnen.)	6. Ladegewicht im Ganzen. (Tonnen.)	7. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	8. Anzahl der gebremsten Achsen.	9. Anschaffung. Kosten durchschnittlich für einen Wagen. (Mark.)	10. Anschaffung. Kosten im Ganzen. (Mark.)	11. Anschaffung. Jahrgang.	12. Anschaffung. Stückzahl.
offene											
Güterwagen	16	—	—	5,0	80,0	4	8	1 416	22 654,67	1864	16
„	33	—	—	„	165,0	20	40	1 541	50 866,96	1865	33
„	54	—	—	„	270,0	15	30	1 540	83 136,81	1866	54
„	36	—	—	„	180,0	27	54	1 537	55 322,09	1867	36
„	9	—	—	„	45,0	3	6	1 299	11 693,80	1868	9
„	3	—	—	„	15,0	2	4	1 231	3 694,30	1869	3
„	2	—	—	„	10,0	—	—	1 195	2 390,68	1870	2
„	3	—	—	„	15,0	—	—	1 800	5 400,00	1873 1874	1 2
Zweigbahnwagen (Kohlenhunte für die Zechenbahnen des Plauenschen Grundes)	2	—	—	„	10,0	2	4	1 074	2 148,29	1877	2
„	3	—	—	„	15,0	3	6	939	2 817,81	1878	3
„	65	—	—	„	325,0	65	130	877	57 009,44	1879 1880	32 33
„	25	—	—	„	125,0	25	50	983	24 578,70	1881	25
„	4	—	—	„	20,0	4	8	1 028	4 110,55	1882	4
Güterwagen	40	—	—	6,0	240,0	8	16	2 278	91 104,00	1866	40
„	27	—	—	10,0	270,0	4	8	2 355	63 585,00	1854	27
„	22	—	—	„	220,0	9	18	2 435	53 573,42	1855	22
„	10	—	—	„	100,0	1	2	2 235	22 350,42	1856	10
„	74	—	—	„	740,0	37	74	2 497	184 802,26	1857	74
„	44	—	—	„	440,0	24	48	2 518	110 792,50	1858	44
„	9	—	—	„	90,0	5	10	2 464	22 180,40	1859	9
„	16	—	—	„	160,0	6	12	1 898	30 368,27	1860	16
„	106	—	—	„	1 060,0	92	184	2 139	226 708,55	1861	106
„	146	—	—	„	1 460,0	98	196	2 080	303 712,12	1862	146
„	43	—	—	„	430,0	29	58	1 897	81 553,47	1863	43
„	68	—	—	„	680,0	44	88	1 888	128 368,25	1864	68
„	140	—	—	„	1 400,0	58	116	2 216	310 308,92	1865	140
„	173	—	—	„	1 730,0	83	166	2 411	417 063,22	1866	173
„	157	—	—	„	1 570,0	56	112	2 646	415 349,44	1867	157
„	93	—	—	„	930,0	60	120	2 138	198 813,10	1868	93
„	290	—	—	„	2 900,0	90	180	1 998	579 342,76	1869	290
„	394	—	—	„	3 940,0	177	354	2 049	807 259,82	1870	394
„	571	—	—	„	5 710,0	268	536	2 116	1 207 953,30	1871	571
„	1 201	—	—	„	12 010,0	382	764	2 278	2 736 010,45	1872	1 201
„	1 461*)	—	—	„	14 610,0	579	1 158	2 659	3 884 149,53	1873	1 461
„	1 133	—	—	„	11 330,0	458	916	2 750	3 115 369,22	1874	1 133
„	818	—	—	„	8 180,0	221	442	2 298	1 880 007,35	1875	818
„	346	—	—	„	3 460,0	121	242	1 853	641 096,06	1876	346
„	189	—	—	„	1 890,0	62	124	1 788	337 837,84	1877	189
„	101	—	—	„	1 010,0	52	104	1 660	167 644,02	1878	101
„	137	—	—	„	1 370,0	66	132	1 516	207 705,74	1879	137
„	199	—	—	„	1 990,0	99	198	1 689	336 089,22	1880	199
„	431	—	—	„	4 310,0	200	400	1 512	651 614,53	1881	431
„	304	—	—	„	3 040,0	152	304	1 655	503 034,30	1882	304
„	778	—	—	„	7 780,0	408	816	1 584	1 232 617,70	1883	778
„	473	—	—	„	4 730,0	230	460	1 854	876 879,00	1884	473
„	556	—	—	„	5 560,0	133	266	1 933	1 074 851,07	1885	556
„	805	—	—	„	8 050,0	271	542	1 617	1 301 366,11	1886	805

*) vom diesen 4 als Untergestelle zur Aufnahme von Wagenkästen schmalspuriger Bahnen.

D. Bestand an Zugführer- u. Gepäck- sowie Güterwagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Ladegewicht**		**Anzahl der**		**Anschaffung.**			
	2	3	4	durchschnittlich für einen Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	**Kosten** durchschnittlich für einen Wagen.	**Kosten** im Ganzen.	Jahrgang.	Stück mit
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			
offene Güterwagen											
Güterwagen	520	—	—	10,0	5 200,0	175	350	1 646	855 690,22	1887	3
„	527	—	—	„	5 270,0	166	332	1 736	914 719,10	1888	3
„	1	—	—	15,0	15,0	—	—	2 128	2 128,46	1881	1
„	6	—	—	„	90,0	—	—	2 333	13 995,00	1865	
„	62	—	—	„	930,0	16	32	2 464	152 775,00	1866	
„	3	—	—	„	45,0	3	6	2 820	8 460,00	1867	
„	49	—	—	„	735,0	17	34	2 507	122 820,00	1868	
„	1	—	—	„	15,0	—	—	2 340	2 340,00	1875	
„	27	—	—	„	405,0	—	—	1 469	39 673,22	1883	
„	6	—	—	„	90,0	—	—	1 521	9 128,46	1885	
„	30	—	—	„	450,0	—	—	1 903	57 103,80	1886	
„	1	—	—	24,0	24,0	—	—	2 668	2 668,10	1885	
„	—	1	—	10,0	10,0	—	—	3 000	3 000,00	1855	
„	—	15	—	15,0	225,0	—	—	2 338	35 069,68	1880	1
„	—	12	—	„	180,0	—	—	2 994	35 922,02	1882	1
„	—	2	—	„	30,0	—	—	2 728	5 455,26	1883	
„	—	1	—	„	15,0	—	—	2 778	2 778,42	1885	
„	—	12	—	„	180,0	12	24	3 449	41 387,22	1886	1
„	—	12	—	„	180,0	12	24	2 922	35 069,52	1887	1
„	—	9	—	„	135,0	—	—	2 746	24 715,24	1888	
„	—	—	3	10,0	30,0	—	—	3 351	10 054,06	1870	
„	—	—	3	„	30,0	—	—	6 125	18 374,52	1873	
„	—	—	13	„	130,0	—	—	5 852	76 074,26	1874	1
„	—	—	3	20,0	60,0	—	—	4 660	13 979,22	1870	
„	—	—	4	„	80,0	—	—	7 317	29 269,00	1873	
„	—	—	11	„	220,0	—	—	3 017	33 183,96	1880	1
„ zur Beförderung v. Leuchtgas für Personen-Züge	4	—	—	10,0	40,0	2	4	5 827	23 309,70	1867	
	1	—	—	„	10,0	—	—	6 217	6 216,90	1872	
	1	—	—	„	10,0	1	2	6 197	6 196,80	1875	
Bauwagen	470	—	—	5,0	2 350,0	259	518	1 015	477 284,64	1842 bis 1874	4
offene Güterwagen zusammen	13 592	64	37	—	133 214,0	5 576	11 152	—	—	—	136
	mit 27 524 Achsen und 70 938,6 Tonnen Eigengewicht = 2,58 t durchschnittlich auf 1 Achse.										
Zugführer- u. Gepäck- sowie Güterwagen für normalspurige Bahnen zus.	20 946	351	83	—	191 935,0	9 242	18 484	—	—	—	213

(375 Zugführer- u. Gepäckwagen / 21 005 Güterwagen) 21 380[1]) Wagen mit { 116 682,4 Tonnen Eigengewicht, 43 277 Achsen (durchschnittlich auf 1 Achse 4,44 t Ladegewicht u. 2,70 t Wagengewicht).

b) schmalspurige.

Zugführer- u. Gepäckwagen	3	—	—	5,0	15,0	3	6	1 726	18 990,87	1886	11
Zugführer- u. Gepäckwagen mit Postraum	8	—	—	„	40,0	8	16				
bedeckte Güterwagen*)	110	—	—	5,0	550,0	77	154	1 334	146 735,05	1881	3
										1882	6
										1883	8
										1884	30
										1885	15
										1887	21
										1888	24
„	—	—	1**)	10,0	10,0	—	—	2 204	2 203,75	1884	1

[1]) Siehe Anmerkung auf Seite 59 u. 63.
*) Von den bedeckten Güterwagen wurden 4 Stück als Zugführerwagen und 4 Stück zu Postzwecken benutzt.
**) *Dieser Wagen hat einen* abnehmbaren Wagenkasten zum Uebersetzen auf normalspurige Untergestelle.

D. Bestand an Zugführer- u. Gepäck- sowie Güterwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Ladegewicht durchschnittlich für einen Wagen. (Tonnen.)	6. Ladegewicht im Ganzen. (Tonnen.)	7. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	8. Anzahl der gebremsten Achsen.	9. Anschaffung. Kosten durchschnittlich für einen Wagen. (Mark.)	10. Anschaffung. Kosten im Ganzen. (Mark.)	11. Jahrgang.	12. Stückzahl.
offene Güterwagen	320	—	—	5,0	1 600,0	192	384	1 085	347 076,12	1881	7
										1882	44
										1883	9
										1884	116
										1885	10
										1886	32
										1887	16
										1888	86
„ (zum Rübentransport)	60	—	—	„	300,0	32	64	962	57 730,24	1884	60
„ (zum Langholztransport)	26	—	—	„	130,0	—	—	802	20 856,91	1881	5
										1882	1
										1884	10
										1885	2
										1886	4
										1888	4
„ (zum Viehtransport)	25	—	—	„	125,0	19	38	1 069	26 723,39	1882	3
										1883	3
										1884	13
										1887	2
										1888	4
„ (zum Kalktransport)	33	—	—	„	165,0	7	14	1 072	35 385,08	1882	6
										1884	17
										1886	4
										1888	6
„ (zum Düngertransport)	2	—	—	6,5	13,0	2	4	1 363	2 725,60	1881	2
„ (zum Welltransport)	—	—	7	7,5	52,5	—	—	1 713	11 992,20	1882	2
										1884	2
										1885	1
										1888	2
„	—	—	1*)	10,0	10,0	—	—	1 975	1 974,72	1884	1
Zugführer- u. Gepäck- sowie Güterwagen für schmalspurige Bahnen zus.	587	—	9	—	3 010,5	340	680	—	—	—	596
(11 Zugführer- u. Gepäckwagen, 585 Güterwagen) 596[1]) Wagen mit { 1 336,5 Tonnen Eigengewicht, 1 210 Achsen (durchschnittl. auf 1 Achse 2,49 t Ladegewicht und 1,10 t Wagengewicht).											
Summe aller Zugführer- u. Gepäck- sowie Güterwagen	21 533	351	92	—	194 945,5	9 582	19 164	—	—	—	21 976
21 976[1]) Wagen mit { 118 018,9 Tonnen Eigengewicht, 44 487 Achsen (durchschnittl. auf 1 Achse 4,28 t Ladegewicht und 2,68 t Wagengewicht).											

*) Dieser Wagen hat einen abnehmbaren Wagenkasten zum Uebersetzen auf normalspurige Untergestelle.

[1]) Von den bedeckten Güterwagen mit Einrichtung zum Personentransport waren im Jahre 1888 durchschnittlich 19 Stück mit 38 Achsen und 190,0 t Ladegewicht dem Güterverkehre entzogen. Ausserdem sind dem Güterwagenpark der Staatsbahnen von Privaten überwiesen:

46 bedeckte Güterwagen mit zus. 97 Achsen und 485,40 Tonnen Ladegewicht } für normalspurige Bahnen.
86 offene „ „ „ 182 „ „ 912,5 „ „
3 „ „ „ „ 6 „ „ 19,25 „ „ für schmalspurige Bahnen.

135 Stück Güterwagen mit zus. 285 Achsen und 1 447,40 Tonnen Ladegewicht.

Von der Reichspostverwaltung sind überwiesen:
138 Wagen mit 374 Achsen für normalspurige Bahnen und 2 Wagen mit 4 Achsen für schmalspurige Bahnen.

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a) Altenburg-Zeitzer Bahn.

Zugführer- u. Gepäckwagen	2	—	—	5,0	10,0	2	4	6 044	12 088,00	1872	2
bedeckte Güterwagen	15	—	—	10,0	150,0	5	10	3 384	50 760,00	1872	15
„	25	—	—	„	250,0	12	24	3 189	79 733,72	1883	6
										1884	19
offene Güterwagen	110	—	—	10,0	1 100,0	20	40	2 725	299 740,00	1872	110
„	199	—	—	„	1 990,0	83	166	3 101	620 166,28	1873	199
„	1	—	—	„	10,0	1	2			1874	1
„	5	—	—	„	50,0	3	6	2 206	11 030,26	1880	5
„	5	—	—	„	50,0	—	—	1 757	8 783,09	1881	5
„	150	—	—	„	1 500,0	30	60	2 145	321 774,28	1882	150
„	100	—	—	„	1 000,0	11	22	1 823	182 344,74	1881	50
										1882	50
„	50	—	—	„	500,0	50	100	2 384	119 210,91	1884	50
Bauwagen	1	—	—	5,0	5,0	—	—	1 350	1 350,00	1869	1
Zugführer- u. Gepäck- sowie Güterwagen zusammen	663	—	—	—	6 615,0	217	434	—	—	—	663
663 Wagen mit { 3 582,9 Tonnen Eigengewicht, 1 326 Achsen (durchschnittlich auf 1 Achse 4,99 t Ladegewicht und 2,10 t Wagengewicht).											

D. Bestand an Zugführer- u. Gepäck- sowie Güterwagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladegewicht		Anzahl der		Anschaffung.		
	2	3	4	durchschnittlich für einen Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	Kosten durchschnittlich für einen Wagen.	Kosten im Ganzen.	Jahrgang.
	Achsen.			Tonnen.				Mark.		
b) Zittau-Reichenberger Bahn.										
Zugführer- u. Gepäckwagen bedeckte*)	3	—	—	5,0	15,0	3	6	2 953	8 859,46	1856
Güterwagen	20	—	—	5,0	100,0	8	16	2 616	52 314,90	1856
„	10	—	—	„	50,0	10	20	2 430	24 301,80	1863
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 614	2 614,46	1867
„	1	—	—	10,0	10,0	1	2	2 393	2 392,84	1885
offene Güterwagen	13	—	—	5,0	65,0	7	14	2 124	27 612,15	1857
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 124	2 124,01	1866
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 124	2 124,02	1867
„	10	—	—	10,0	100,0	3	6	2 512	25 118,19	1856
„	6	—	—	„	60,0	6	12	2 482	14 890,92	1857
„	1	—	—	„	10,0	1	2	2 482	2 481,82	1864
„	2	—	—	„	20,0	2	4	2 124	4 248,02	1876
„	4	—	—	„	40,0	3	6	2 482	9 927,28	1880
„	3	—	—	„	30,0	2	4	2 363	7 087,65	1882
„	18	—	—	„	180,0	5	10	1 548	20 130,29	1883
„	9	—	—	„	90,0	5	10	1 646	14 815,61	1884
„	6	—	—	„	60,0	1	2	1 557	9 342,92	1885
„	2	—	—	„	20,0	1	2	1 500	3 000,11	1886
„	3	—	—	„	30,0	1	2	1 522	4 566,35	1887
„	5	—	—	„	50,0	2	4	1 555	7 774,71	1888
Zugführer- u. Gepäck- sowie Güterwagen zusammen . .	114	—	—	—	895,0	61	122	—	—	—

114 Wagen mit { 609,0 Tonnen Eigengewicht, 228 Achsen (durchschnittlich auf 1 Achse 3,98 t Ladegewicht und 2,67 t Wagengewicht).

*) Ein bedeckter Güterwagen dient als Gepäck-Beiwagen in Personenzügen.

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

Zugführer-, Gepäck- und Güterwagen.				Ladegewicht.		
bedeckte	offene	zusammen		Achsen	Tonnen	Jahrgang.
—	1	1	mit	2	5,0 = 0,008 Proz.	auf 1842
—	1	1	„	2	5,0 = 0,008 „	„ 1843
2	7	9	„	18	45,0 = 0,028 „	„ 1845
—	2	2	„	4	10,0 = 0,005 „	„ 1846
2	10	12	„	24	60,0 = 0,031 „	„ 1847
2	17	19	„	38	95,0 = 0,049 „	„ 1848
—	9	9	„	18	45,0 = 0,023 „	„ 1849
9	4	13	„	26	65,0 = 0,033 „	„ 1850
1	19	20	„	40	100,0 = 0,051 „	„ 1851
12	41	53	„	106	265,0 = 0,136 „	„ 1852
19	33	52	„	109	285,0 = 0,146 „	„ 1853
12	46	58	„	126	475,0 = 0,244 „	„ 1854
28	79	107	„	236	755,0 = 0,387 „	„ 1855
71	82	153	„	324	905,0 = 0,464 „	„ 1856
69	100	169	„	366	1 355,0 = 0,695 „	„ 1857
26	96	122	„	253	870,0 = 0,446 „	„ 1858
53	31	84	„	196	605,0 = 0,310 „	„ 1859
44	30	74	„	169	550,0 = 0,282 „	„ 1860
92	143	235	„	532	2 015,0 = 1,034 „	„ 1861
61	238	299	„	603	2 250,0 = 1,154 „	„ 1862
109	128	237	„	475	1 405,0 = 0,721 „	„ 1863
189	101	290	„	582	1 800,0 = 0,923 „	„ 1864
192	193	385	„	770	2 705,0 = 1,388 „	„ 1865

Zugführer-, Gepäck- und Güterwagen.				Ladegewicht.		
bedeckte	offene	zusammen		Achsen	Tonnen	Ja
155	355	510	mit	1 020	4 545,0 = 2,331 Proz.	au
221	238	459	„	918	3 625,0 = 1,859 „	„
370	159	529	„	1 058	4 090,0 = 2,098 „	„
131	306	437	„	876	3 955,0 = 2,029 „	„
276	404	680	„	1 380	5 695,0 = 2,921 „	„
367	571	938	„	1 876	7 905,0 = 4,055 „	„
543	1 203	1 746	„	3 492	15 360,0 = 7,879 „	„
570	1 473	2 043	„	4 100	17 810,0 = 9,136 „	„
585	1 149	1 734	„	3 496	15 450,0 = 7,925 „	„
422	820	1 242	„	2 484	10 610,0 = 5,443 „	„
329	346	675	„	1 350	6 410,0 = 3,288 „	„
341	191	532	„	1 068	5 065,0 = 2,598 „	„
499	104	603	„	1 256	6 010,0 = 3,083 „	„
114	169	283	„	592	2 635,0 = 1,352 „	„
342	258	600	„	1 241	5 990,0 = 3,073 „	„
176	471	647	„	1 304	6 288,0 = 3,226 „	„
203	376	579	„	1 204	5 665,0 = 2,906 „	„
222	819	1 041	„	2 109	10 560,0 = 5,417 „	„
144	692	836	„	1 680	7 105,0 = 3,645 „	„
312	577	889	„	1 783	8 786,5 = 4,507 „	„
115	887	1 002	„	2 022	9 981,0 = 5,120 „	„
195	550	745	„	1 502	7 170,0 = 3,678 „	„
184	638	822	„	1 657	7 565,0 = 3,880 „	„
7 809	14 167	21 976	mit	44 487	194 945,5	

Die Zugführer-, Gepäck- und Güterwagenachsen bestanden aus:

2	Stück	Achsen	zu je	12,0	t	Ladegewicht	= 0,004	Prozent.
370	„	„	„ „	7,5	„	„	= 0,832	„
32 525	„	„	„ „	5,0	„	„	= 73,111	„
637	„	„	„ „	3,3	„	„	= 1,432	„
80	„	„	„ „	3,0	„	„	= 0,180	„
10 836	„	„	„ „	2,5	„	„	= 24,358	„

3	Stück	Achsen	zu je	2,0	t	Ladegewicht	= 0,007	Pro
28	„	„	„ „	1,9	„	„	= 0,063	„
6	„	„	„ „	1,7	„	„	= 0,013	„
44 487	Stück	Achsen	in Summe und zwar:					
15 999	Stück	Achsen	unter bedeckten	Wagen			= 35,963	Pro
28 488	„	„	„ offenen	„			= 64,037	„

E.

Uebersicht

DER LEISTUNGEN, DES VERBRAUCHES

(AN HEIZMATERIAL UND UNTERHALTUNGSKOSTEN)

DURCH DIE

LOKOMOTIVEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a) für normalspurige Bahnen.
   - b) für schmalspurige Bahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a) Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b) Zittau-Reichenberger Bahn.

1888.

Bedeutung der Typen in Kolonne 2 und 17:

C.	=	Compound- (Verbund-) Lokomotive.	KKk.	=	Betriebslinie	Klotzsche-Königsbrück.	RP.	= Betriebslinie Rochlitz-Narsdorf-Penig.
T.	=	Tender-Lokomotive.	KP.	=	„	Kamenz-Arnsdorf-Pirna.		
S.	=	Bezeichnung für Lokomotiven der normalspurigen Sekundärbahnen.	LCh.	=	„	Leipzig-Borna-Chemnitz.	RRg.	= „ Radebeul-Radeburg.
			LDD.	=	„	Leipzig-Döbeln-Dresden.	SGr.	= „ Schönfeld-Geyer.
O.	=	Bezeichnung für Lokomotiven der Omnibuszüge.	LD.	=	„	Leipzig-Riesa-Dresden.	SchN.	= „ Schneeberg-Niederschlema.
			LLCh.	=	„	Leipzig-Lausigk-Chemnitz.		
K.	=	Bezeichnung für Lokomotiven der schmalspurigen Bahnen.	LGM.	=	„	Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz.	StE.	= „ Stollberg-St. Egidien.
							SSz.	= „ Schönberg-Schleiz.
ACh.	=	Betriebslinie Annaberg-Chemnitz.	LP.	=	„	Leipzig-Plagwitz.	SZ.	= „ Schwarzenberg-Zwickau.
AZ.	=	„ Altenburg-Zeitz.	LW.	=	„	Limbach-Wittgensdorf-Chemnitz.	WA.	= „ Weipert-Annaberg.
BD.	=	„ Bodenbach-Dresden.					WE.	= „ Wilischthal-Ehrenfriedersdorf.
BS.	=	„ Bautzen-Schandau.	LZ.	=	„	Leipzig-Zwickau.		
BZ.	=	„ Bischofswerda-Zittau.	MN.	=	„	Mügeln-Nerchau-Trebsen.		
ChA.	=	„ Chemnitz-Aue-Adorf.	MO.	=	„	Mosel-Ortmannsdorf.	WM.	= „ Werdau-Weida-Mehltheuer.
ChZ.	=	„ Chemnitz-Zwickau.	MR.	=	„	Meuselwitz-Ronneburg.		
DCh.	=	„ Dresden-Chemnitz.	NM.	=	„	Nossen-Moldau.	WS.	= „ Wilkau-Saupersdorf.
DE.	=	„ Dresden-Elsterwerda.	ND.	=	„	Neustadt-Dürrröhrsdorf.	WW.	= „ Wolfsgefärth-Weischlitz.
ElN.	=	„ Elsterwerda-Nossen.	NG.	=	„	Neumark-Greiz.		
GD.	=	„ Görlitz-Dresden.	OD.	=	„	Oschatz-Mügeln-Döbeln.	ZFÖ.	= „ Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz.
GlG.	=	„ Glauchau-Gera.	OP.	=	„	Olbernhau-Pockau.		
GP.	=	„ Grossenhain-Priestewitz.	PB.	=	„	Pirna-Berggiesshübel.	ZH.	= „ Zwickau-Hof.
GlW.	=	„ Glauchau-Wurzen.	PlG.	=	„	Plagwitz-Gaschwitz.	ZKl.	= „ Zwota-Klingenthal.
HF.	=	„ Herlasgrün-Falkenstein.	PW.	=	„	Potschappel-Wilsdruff.	ZL.	= „ Zittau-Herrnhut-Löbau.
HK.	=	„ Hainsberg-Kipsdorf.	RCh.	=	„	Röderau-Riesa-Chemnitz.		
HT.	=	„ Ober-Herold-Thum.	RE.	=	„	Reichenbach-Plauen-Eger.	ZM.	= „ Zittau-Markersdorf.
HCh.	=	„ Höhlteich-Wüstenbrand-Chemnitz.	RHCh.	=	„	Rosswein-Hainichen-Chemnitz.	ZR.	= „ Zittau-Reichenberg.
							ZWL.	= „ Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau.
JS.	=	„ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg.	RF.	=	„	Reitzenhain-Flöha-(Chemnitz).		

Anmerkung zu Kol. 14. Von denjenigen Lokomotiven, welche vor 1859 angeschafft sind, sowie von denen, welche später von den Privatbahnen übernommen wurden, konnte der geleistete Rangirdienst seit ihrer Anschaffung nicht ermittelt werden.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	Bemerkungen
Nr.	Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle berechnet)	Unterhaltungskosten für Lokomotiven zusammen	davon aus dem Erneuerungsfonds	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet [1])	an Unterhaltungskosten beansprucht zusammen (einschl. Aufwand aus dem Erneuerungsfonds seit 1887).	davon aus dem Erneuerungsfonds seit 1887.	
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.		Kilometer.	Stunden.	Mark.		

1. Staats-Eisenbahnen.

a) Lokomotiven für normalspurige Bahnen.

96	II. VI.	Dresden	28	25 686	2 238	206	262	471 012	250	2 507	224	1 066 556	8 454	61 095	4	
97	"	München	28	29 982	709	442	234	691 728	280	6 275	2 264	1 114 622	10 763	47 633	317	
98	"	Berlin	28	34 913	2 210	570	266	906 706	326	5 336	388	1 163 621	10 971	51 789	1 645	
99	"	Wien	28	38 725	552	4	116	939 157	326	2 391	120	1 162 049	9 997	56 134	603	
100	"	Prag	28	33 382	805	281	277	640 316	303	2 864	347	1 163 063	7 252	48 780	603	
101	"	Mainz	26	28 292	753	130	465	615 534	238	2 255	802	1 097 979	9 304	47 920	4	
102	"	Darmstadt	26	28 745	537	265	250	563 788	263	6 241	188	1 323 576	10 255	59 540	4	
13	"	Trier	22	5 488	124	3	26	154 226	45	4 765	354	873 493	7 795	38 168	16	
14	"	Cöln	22	17 654	328	4	74	431 953	152	1 696	—**	875 331	11 600	44 346	217	
66	"	Coblenz	22	20 163	5 813	295	224	338 763	211	2 050	873	948 600	10 223	42 973	—**	
67	"	Hannover	22	22 311	888	69	313	456 066	197	7 179	639	874 305	13 687	39 466	38	
68	"	Braunschweig	22	30 552	401	251	634	682 039	251	2 310	30	849 728	10 374	36 494	4	
164	"	Kufstein	22	48 725	2 354	772	468	1 276 749	483	945	2	899 365	11 201	35 000	4	
163	"	Dreihundert	21	41 691	139	9	363	781 841	372	1 375	2	826 215	7 806	39 145	4	
165	"	Rhein	21	32 709	1 608	489	287	783 151	321	4 965	67	775 203	8 355	30 653	95	
166	"	Main	21	46 736	1 365	712	338	1 062 295	459	923	214	882 448	11 842	37 859	399	
167	"	Metz	21	29 741	713	405	235	594 811	288	2 149	2	727 264	4 789	33 204	4	
168	"	Nancy	21	54 386	2 387	910	471	1 414 248	507	552	2	885 370	8 804	37 371	52	
169	"	Strassburg	21	29 742	397	258	223	569 309	275	5 044	75	916 586	6 798	32 263	4	
170	"	Paris	21	42 147	59	2	267	779 783	348	1 642	214	834 875	7 341	40 594	4	
171	"	Carlsruhe	21	60 836	418	14	419	1 164 737	519	1 093	267	768 512	6 200	37 804	52	
172	"	Mühlhausen	21	48 310	305	1	275	961 516	439	1 644	793	775 882	8 781	36 716	258	
173	"	Waldenburg	21	29 993	1 163	498	231	749 393	310	4 132	186	891 506	7 999	31 200	4	
174	"	Mylau	21	29 195	267	10	232	524 266	251	5 196	16	934 659	10 174	41 416	608	
214	"	Teplitz	18	30 908	324	14	19	629 166	265	8 696	1 972	787 738	4 197	39 945	1 243	
215	"	Pirna	18	56 518	446	33	31	1 216 479	490	1 573	211	855 372	2 207	42 025	4	
216	"	Bern	18	59 608	415	50	54	1 273 682	475	1 709	213	811 256	2 550	43 478	4	
217	"	Luzern	18	56 138	588	29	25	1 233 450	471	2 237	—**	843 050	1 429	43 452	1 069	
222	"	Austria	18	42 742	496	42	59	920 525	366	6 138	68	837 443	2 009	42 679	179	
230	"	Hochkirch	18	46 488	287	38	27	1 019 702	420	3 315	215	841 707	2 194	40 606	116	
11	B. VI.	Kempten	23	41 148	259	6	182	1 087 484	374	1 351	202	867 976	8 843	42 672	4	
12	"	Straubing	23	36 344	678	8	140	922 110	320	4 614	149	876 621	7 568	41 745	16	
15	"	Donau	23	37 135	339	6	160	986 165	296	2 813	52	809 215	6 987	41 272	223	
22	"	Aschaffenburg	23	40 880	566	—	114	1 007 251	334	2 728	211	724 092	4 967	38 697	4	
145	"	Trient	23	32 425	475	29	184	771 078	282	2 909	728	805 850	4 647	43 858	4	
146	"	Botzen	23	36 790	529	—	139	887 746	307	2 408	212	829 941	6 321	44 649	4	
147	"	Zürich	23	38 447	300	9	129	1 049 522	303	1 167	202	893 859	7 840	39 467	19	
148	"	Chur	23	44 026	679	6	186	1 089 684	367	800	2	792 825	4 512	43 219	224	
149	"	Mailand	23	40 811	715	1	148	994 946	358	1 650	206	835 729	8 948	38 404	4	
572	III. VI.	Lauter	15	46 320	147	85	294	1 225 786	382	1 401	62	411 552	2 015	24 351	4	
573	"	Wurzen	13	19 973	4 868	686	1 453	375 295	250	665	—**	358 778	3 384	21 246	83	
574	"	Oschatz	13	33 661	1 735	380	343	924 486	344	2 075	101	498 058	2 571	27 943	926	
575	"	Wilhelm Einert	13	52 039	75	51	176	1 384 075	445	605	1	349 518	2 242	27 328	884	
576	"	Frankenberg	13	39 952	2 421	373	533	1 078 468	445	627	21	404 076	1 836	23 937	35	
577	"	Lissabon	13	45 592	2 023	592	534	1 252 600	507	1 523	51	457 283	2 018	30 405	748	
578	"	Rom	12	53 141	167	6	165	1 428 588	418	769	9	450 648	1 375	27 124	63	
579	"	Florenz	12	39 509	2 420	473	466	1 118 720	413	3 062	53	473 143	1 906	23 219	39	
580	"	Neapel	12	43 017	2 497	480	593	1 186 728	454	2 092	45	449 957	2 005	25 108	63	
581	"	Düsseldorf	12	34 391	1 136	168	219	922 286	309	2 149	59	461 989	1 789	24 327	12	
582	"	Brüssel	12	48 258	2 679	594	512	1 330 646	509	1 209	37	452 776	2 227	24 784	51	
583	"	Wilh. Seyfferth	12	32 931	1 562	340	401	867 924	347	809	27	443 941	1 693	24 176	43	
*767	Schw. VI.	Cossebaude	14	23 870	501	880	943	501 377	300	567	210	369 176	21 300	—†	—	
*768	"	Naundorf	14	27 516	673	1 082	236	555 181	297	2 363	1	401 097	16 362	—	—	
*769	"	Chemnitz	14	28 154	683	957	223	583 251	322	1 894	9	470 207	14 903	—	—	
*770	"	Bischofswerda	14	22 359	406	747	234	439 283	239	5 956	13	510 458	8 550	—	—	
*771	"	Löbau	14	3 495	344	401	3 712	84 659	287	1 889	13	504 243	6 451	—	—	
*772	"	Görlitz	14	20 704	551	592	239	444 412	225	4 265	1	402 046	20 590	—	—	
249	II. VI a.	Prometheus	27	29 865	380	3	119	808 601	250	4 739	57	953 940	9 578	49 486	4	
250	"	Phaëton	27	37 156	237	7	154	987 282	322	1 473	259	927 161	9 240	53 029	65	
257	"	Aurora	26	33 330	203	10	134	886 700	287	440	244	851 311	7 820	51 341	354	
569	"	Saale	32	19 548	4 908	848	1 747	334 928	229	1 380	12	813 691	—	58 604	46	

[1]) Anmerkung zu Kol. 14 vergl. Titelblatt.
*) Die Lokomotiven Nr. 767 bis 772 wurden am 1. April von der vormaligen Berlin-Dresdner Eisenbahn übernommen und
†) über die bis zur Zeit der Uebernahme entstandenen Unterhaltungskosten für die Lokomotiven allein war ein Nachweis nicht vorhanden.
**) Durch zurückgewonnenes Material ergaben sich Erlöse bei den Lokomotiven Nr. 14: 48 Mark, Nr. 66: 36 Mark, Nr. 217: 54 Mark und Nr. 573: 18 Mark.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	Im Betriebsjahre wurden: geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	Reserve- (Dienststunden.)	Rangir- (Dienststunden.)	Wagenachsen- (Kilometer.)	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle berechnet) (Tonnen.)	Unterhaltungskosten zusammen für Lokomotiven (Mark.)	davon aus dem Erneuerungsfonds (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	an Unterhaltungskosten beansprucht: zusammen (einschl. Aufwand aus dem Erneuerungsfonds seit 1887). (Mark.)	davon aus dem Erneuerungsfonds seit 1887. (Mark.)	17. Bemerkungen: Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	18. Die Lokomotiven haben in der Werkstatt gestanden (Tage)
VI a.	Schlema	31	19 679	4 298	722	1 979	343 458	204	746	—**	723 282	—	55 048	8		
"	Schellenberg	20	40 560	781	195	419	701 335	279	1 231	5	612 163	—	33 305	18	LD. RCh.	
"	Riesa	20	41 119	1 350	308	517	713 279	290	749	1	623 851	—	34 587	52		
"	Kieritzsch	20	26 377	657	183	681	538 435	217	877	1	585 912	—	33 345	4	LD. LDD.	
"	Gera	20	26 245	521	173	393	465 027	189	5 509	68	658 929	—	30 323	266	LD.	
"	Bautzen	20	27 286	895	181	401	502 217	200	1 402	1	547 427	—	27 683	4	LD. LDD.	
"	Althen	20	28 967	784	268	490	576 885	224	879	385	645 301	—	30 828	4		
VI a.	Amsterdam	31	20 708	5 197	838	2 140	365 660	252	69	1	762 552	—	56 642	4	LD. RCh.	
"	Weser	30	10 736	271	104	153	195 498	90	125	1	770 522	—	53 387	4	LD. LDD.	
"	Schmölln	30	33 241	1 337	188	809	700 393	266	1 240	9	725 912	—	51 954	4		
"	Stein	30	40 931	1 034	197	421	721 597	280	2 010	501	851 467	—	51 941	4	LD. RCh.	
"	Böhlen	30	26 233	1 162	270	528	472 862	191	1 387	240	857 244	—	56 043	61	LD. LDD.	
"	Posen	30	20 917	1 704	368	702	379 967	173	551	1	829 021	—	58 707	4		
"	Lindau	30	33 720	981	256	323	626 826	224	2 904	16	793 214	—	48 325	4	LD. RCh.	
"	Breitingen	23	29 083	789	173	493	616 055	204	1 501	—**	668 554	—	39 263	911	LD. LDD.	
"	Mosel	23	34 830	801	173	372	624 360	232	1 486	1	623 729	—	40 487	273	LD.	
"	Fährbrücke	23	42 324	1 194	289	432	736 902	282	1 788	245	717 201	—	36 478	51		
"	Gustav Harkort	23	42 419	999	276	416	751 304	305	1 075	250	680 684	—	42 685	16	LD. RCh.	
"	Elberfeld	23	37 637	1 218	224	314	667 790	263	1 740	1	754 160	—	34 706	122		
"	Weimar	23	36 904	952	188	652	715 590	248	1 118	244	696 196	—	40 590	4	LD. LDD.	
VI b.	Münster	18	47 835	1 862	822	517	1 211 742	485	2 248	2	658 880	8 726	24 766	96	LZ. ZH.	
"	Radeberg	18	32 412	720	636	790	649 928	340	2 247	2	675 071	8 375	24 689	782	RE. ChZ.	
VI b. C.	Afrika	2	44 262	606	26	355	845 083	339	2 245	1	53 154	471	1 902	4		
"	Cairo	2	43 658	328	—	313	851 888	399	6 684	1	52 970	439	920	4		
"	Chartum	unter 1	40 497	607	26	369	856 850	310	285	1	—	—	—	—		
"	Alexandria	"	40 925	348	27	432	880 477	355	530	1	—	—	—	—	LZ. ZH.	
"	Capstadt	"	33 989	688	27	394	731 050	282	371	1	—	—	—	—		
"	Algier	"	34 224	754	22	323	736 117	289	837	1	—	—	—	—		
"	Tunis	"	34 422	217	36	351	734 777	256	252	1	—	—	—	—		
"	Port Said	"	24 993	309	11	232	541 840	193	1 149	1	—	—	—	—		
VIII b.	Amerika	18	43 604	1 557	534	14	1 014 709	460	917	2	702 333	5 216	38 777	7	DCh.	
"	Wartburg	18	38 746	884	434	43	904 493	425	3 142	763	668 977	3 784	43 270	4	DCh. GD.	
"	Worms	18	36 343	1 203	450	4	852 954	379	2 965	408	658 035	4 260	46 944	4		
"	Ems	18	35 423	1 374	428	15	828 453	361	2 890	432	678 704	4 689	42 058	42		
"	Moskau	18	29 984	1 142	374	11	708 186	322	1 071	2	643 821	3 960	41 885	37	DCh.	
"	Madrid	18	47 058	1 601	526	11	1 091 826	492	217	2	612 748	3 908	44 220	430		
"	Warschau	18	41 582	1 555	494	9	967 931	442	1 517	2	654 197	4 565	45 768	961		
"	Kessler	18	39 184	1 322	437	10	917 920	429	1 784	413	632 953	4 259	41 668	4		
H. III a.	Eisenach	35	19 697	5 437	1 343	1 683	433 776	277	712	2	589 889	—	86 365	222		
W. III a.	Breslau	35	12 963	3 917	896	1 121	270 889	184	4 096	222	481 782	—	86 730	4	GD. BS.	
"	Wöhlert	35	3 643	1 137	343	1 659	74 959	113	737	2	440 775	—	90 441	4		
B. III a.	Waldheim	35	19 256	5 373	1 358	1 580	429 006	260	2 714	188	618 425	—	66 575	4		
H. III.	Kamenz	17	27 452	376	536	1 624	566 545	311	2 118	2	467 077	17 347	30 758	4		
"	Spremberg	17	25 672	495	520	1 551	541 819	275	2 632	216	411 823	21 629	32 304	4	KP.	
"	Röhrsdorf	17	30 487	199	606	1 889	635 859	336	177	2	415 658	26 702	31 470	4		
"	Kottbus	17	19 272	210	210	736	1 273 757	261	679	2	441 343	20 320	32 889	4	BD. KP.	
"	Senftenberg	17	48 907	373	75	58	1 431 196	413	2 476	205	695 413	8 853	31 427	4	GD.	
"	Lübben	17	22 706	5 819	469	1 535	546 289	296	1 146	2	458 299	21 168	29 001	224		
"	Sorau	17	17 550	3 887	719	1 616	347 330	217	2 354	2	418 713	24 509	24 815	4	GD. ZWL.	
"	Pulsnitz	17	19 882	4 840	513	1 492	496 479	247	1 811	841	576 245	13 274	32 847	69		
"	Fünfhundert	17	22 688	5 969	477	1 365	557 087	299	1 349	2	550 913	17 452	33 725	219	GD.	
"	Krieg	17	6 987	3 364	522	2 176	269 022	177	1 208	2	316 418	24 354	23 970	4		
"	Sedan	17	6 464	3 707	644	2 042	227 497	171	2 527	2	376 309	21 794	24 860	225	GD. BS.	
"	Wörth	17	14 197	3 405	294	918	329 439	160	7 485	1 856	404 628	22 176	26 497	4		
"	Kaiser	17	20 917	5 265	411	1 460	508 000	284	951	2	415 529	15 708	26 375	226		
"	Friede	17	7 905	2 455	349	1 322	233 814	145	4 958	130	486 447	17 615	25 490	4		
"	Marienbad	17	22 999	5 661	472	1 461	562 012	296	1 044	2	412 279	20 151	24 019	4	GD.	
"	Karlsbad	17	22 880	5 595	462	1 513	551 696	286	976	2	454 451	17 119	26 695	4		
"	Alsen	16	48 260	500	77	66	1 392 913	453	1 500	2	424 673	16 954	25 763	4		
"	Düppel	16	5 304	3 662	628	2 909	241 715	207	68	2	280 778	25 357	21 280	4		
"	Kissingen	16	17 649	594	541	1 000	1 710 689	266	2 477	5	379 067	13 601	27 472	53	BD.	
"	Meissen	16	22 658	310	175	513	2 054 492	322	1 045	2	412 242	16 558	26 083	44		
"	Dux	16	39 679	1 138	241	400	1 051 237	399	1 807	210	464 805	15 486	28 648	4	ChZ. ZH.	
"	Borna	16	20 939	593	495	1 144	2 140 713	350	1 111	2	412 639	13 280	25 422	4	BD.	
"	Frohburg	16	25 586	968	439	751	1 184 603	282	1 055	9	617 830	12 577	29 170	4	LZ. LCh.	
"	Lobstädt	16	22 649	635	585	1 407	2 329 870	382	106	2	399 461	14 898	26 800	4	BD.	
"	Geithain	16	15 008	1 760	64	2 253	633 199	260	1 947	2	559 812	17 126	29 849	660	LZ. ZH.	

†) Die Lokomotive Nr. 548 ward im Monat April zerschlagen.
*) Die Lokomotiven Nr. 618 kamen im Monat Mai, Nr. 546, 623, 764, 765 im Monat Juni und Nr. 766 im Monat Juli neu in den Dienst.
**) Durch zurückgewonnenes Material ergaben sich Erlöse bei den Lokomotiven Nr. 571: 12 Mark und Nr. 556: 12 Mark.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
Nr. der Lokomotiven.	Gattung	Namen	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle berechnet) für Lokomotiven	Unterhaltungskosten für Lokomotiven zusammen	davon aus dem Erneuerungsfonds	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Unterhaltungskosten beansprucht zusammen (einschl. Aufwand aus dem Erneuerungsfonds seit 1887).	davon aus dem Erneuerungsfonds seit 1887.	Bemerkungen.
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer	Tonnen.	Mark.		Kilometer.	Stunden.	Mark.		
314	II. III.	Regis	16	35 994	71	39	281	996 064	310	1 873	2	649 421	8 191	31 277	679	
315	"	Rochlitz	16	36 045	1 020	773	1 477	1 269 424	351	1 254	60	430 253	11 009	25 879	4	
316	"	Penig	16	35 789	1 814	152	840	725 080	294	1 328	214	315 373	19 839	22 720	12	
317	"	Wittgensdorf	16	32 858	1 557	611	1 242	1 190 705	351	1 150	2	492 298	15 345	24 215	231	
318	"	Narsdorf	16	17 382	2 083	43	2 338	765 598	289	1 470	2	371 392	15 461	25 571	4	
319	"	Limbach	16	7 507	932	30	1 051	303 597	131	101	2	526 645	13 122	24 094	4	
320	"	Rötha	16	21 534	2 706	90	2 672	904 819	340	133	2	442 085	14 284	26 425	951	
321	"	Pegau	16	19 425	2 494	80	2 594	833 423	309	486	2	438 377	16 898	24 053	659	
348	"	St. Privat	16	34 641	1 682	815	1 243	1 202 027	358	1 615	727	515 690	12 141	25 696	8	
349	"	Gravelotte	16	182	183	578	4 403	3 111	236	28	2	401 676	22 038	24 780	4	
350	"	Bitsch	16	33 182	1 762	629	1 289	1 156 888	347	1 237	153	514 727	10 069	21 102	12	
351	"	Breisach	16	30 798	63	56	206	797 185	286	5 300	24	594 402	6 484	31 039	4	
352	"	Colmar	16	24 977	1 188	464	1 353	1 050 228	330	1 089	2	416 060	15 749	19 936	4	
353	"	Forbach	16	45 045	—	16	255	1 073 171	379	3 075	460	573 575	7 546	31 034	—*	
354	"	Villiers	16	31 359	1 501	534	1 778	1 360 270	394	131	2	430 235	13 077	23 028	65	
355	"	Beaumont	16	24 051	1 110	493	1 503	1 043 572	306	401	2	501 514	15 488	19 064	8	
356	"	Kehl	16	11 450	272	159	460	478 054	141	201	2	479 499	12 306	19 247	65	
357	"	Pfalzburg	16	30 498	1 466	538	1 649	1 272 336	378	219	9	408 227	17 034	21 324	4	
383	"	Saarburg	16	4 889	319	102	314	217 007	69	92	2	456 228	11 834	18 658	65	
384	"	Weissenburg	16	18 204	2 462	91	2 396	782 134	282	130	2	450 507	13 507	28 414	915	
385	"	Genf	16	22 923	498	230	905	2 321 911	380	1 071	2	348 692	16 027	23 129	65	
386	"	Thionville	16	24 179	623	751	1 241	2 398 721	425	186	2	331 046	9 926	22 052	414	
387	"	Thann	16	21 415	528	537	1 175	2 138 556	354	950	2	356 903	18 490	24 739	4	
388	"	Rosswein	16	47 488	548	34	805	878 879	360	921	215	456 769	14 877	29 555	460	
389	"	Nassau	16	23 395	329	274	840	2 416 671	372	1 440	2	354 021	11 448	23 144	4	
390	"	Nossen	16	21 086	5 245	1 076	1 634	468 624	273	539	2	433 061	8 045	24 307	4	
391	"	Rosenthal	16	28 432	316	297	743	2 446 065	371	261	2	372 886	11 938	28 995	277	
392	"	Wittenberg	16	22 837	6 103	503	1 457	558 423	310	699	2	389 383	17 889	28 462	692	
393	"	Ulm	16	43 487	742	77	853	813 823	332	3 084	1 411	418 196	19 786	28 008	56	
394	"	Brünn	16	45 435	209	25	694	845 509	330	1 375	215	701 653	6 298	31 979	744	
395	"	Pilsen	16	43 321	584	36	674	817 255	285	1 282	2	474 889	14 380	26 852	458	
396	"	Coburg	16	25 567	1 960	463	1 189	638 020	254	1 489	2	445 935	12 984	25 147	355	
397	"	Erfurt	16	47 338	249	84	51	1 376 704	426	1 704	213	541 578	8 999	28 731	4	
398	"	Dessau	15	46 827	370	40	34	1 355 475	431	1 538	2	625 525	7 362	32 202	965	
399	"	Torgau	15	23 407	5 977	507	1 543	570 402	306	984	2	286 888	25 395	25 940	287	
400	"	Deutschland	15	18 417	3 863	583	1 164	414 039	226	799	2	360 207	17 039	26 623	65	
401	"	Hörde	15	4 899	3 570	630	2 382	219 741	178	587	2	282 491	25 100	22 305	167	
402	"	Witten	15	23 820	6 079	530	1 544	591 054	300	562	2	402 422	11 009	28 007	69	
403	"	Bochum	15	15 616	3 876	316	1 153	380 827	218	5 713	71	361 483	17 585	26 584	4	
404	"	Neuss	15	5 113	3 524	638	2 622	219 816	188	336	2	270 039	23 209	25 778	52	
405	"	Gladbach	15	25 987	5 794	480	1 449	646 268	318	988	2	501 790	11 109	29 165	723	
673	II. III b	Montevideo	14	28 571	1 512	249	687	700 186	286	3 728	159	328 363	6 190	19 375	4	
674	"	Michigan	14	22 539	8 156	1 137	509	619 314	301	4 404	965	386 802	7 665	21 833	—*	
675	"	Schwanfild	14	26 071	3 795	521	629	727 121	305	2 082	60	337 529	5 883	19 533	224	
676	"	Milwaukee	14	35 580	2 652	363	776	885 693	345	1 257	223	302 260	—	18 203	4	
677	"	Caracas	14	31 756	84	6	274	927 892	333	4 469	60	352 899	—	21 747	4	
678	"	Providence	14	37 126	3 276	369	598	1 079 816	430	966	1	314 213	—	19 765	4	
679	"	Bogota	14	17 708	5 600	802	873	457 826	269	2 508	68	343 149	—	21 938	4	
680	"	New-Haven	14	37 483	363	54	461	1 102 687	365	1 427	1	336 535	—	18 067	4	
681	"	Rochester	14	42 147	—	1	472	1 238 339	413	578	1	317 189	—	18 434	65	
682	"	Newark	14	36 383	560	178	701	1 006 878	355	1 453	1	310 352	—	16 237	224	
683	"	Valparaiso	14	26 025	10 171	1 392	874	723 236	394	1 258	5	330 026	—	21 955	672	
495	"	Bahia	11	38 736	1 178	595	749	1 041 913	311	1 696	31	388 256	7 160	14 301	4	
496	"	Cuba	11	27 153	5 642	590	1 992	867 331	350	121	1	345 525	12 508	15 788	4	
497	"	Havaña	11	29 381	5 984	636	2 130	961 679	406	246	1	401 154	14 778	17 006	4	
498	"	Kansas	11	17 849	2 780	381	1 219	548 594	243	3 153	38	325 610	14 278	14 359	4	
499	"	Kentucky	11	21 996	4 132	500	1 569	701 100	302	2 865	9	329 505	16 052	13 782	4	
500	"	Memphis	11	33 720	1 165	441	653	901 855	275	2 865	1	368 043	7 742	15 440	4	
501	"	Prairie	11	40 889	739	6	176	1 016 484	336	1 722	1	420 570	3 131	18 806	4	
502	"	Quebec	11	38 087	666	—	213	901 782	354	3 444	217	427 233	5 288	18 421	4	
503	"	Santiago	11	29 296	1 555	79	526	708 097	306	3 301	230	441 554	3 116	18 044	4	
504	"	Tennessee	11	46 939	769	11	215	1 143 549	422	1 813	1	416 819	2 550	17 333	4	
505	"	Utah	11	38 494	763	90	282	922 497	356	3 126	1	403 899	5 772	15 346	4	
506	"	San Francisco	11	24 587	5 026	503	1 680	797 472	330	2 597	16	309 836	12 822	12 079	4	
26	"	Arkansas	5	45 804	1 630	114	1 883	1 170 713	449	1 594	2	172 772	6 381	5 215	245	
27	"	Olympia	5	30 018	789	423	1 141	865 373	298	516	2	151 420	5 562	3 214	27	
29	"	Omaha	5	39 660	1 466	50	1 498	1 047 553	370	1 288	238	138 883	6 656	5 369	6	

*) Durch zurückgewonnenes Material ergaben sich Erlöse bei den Lokomotiven Nr. 353: 11 Mark und Nr. 674: 42 Mark.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
tt-ng	Namen der okomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr)	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagen-achsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle berechnet)	Unterhaltungskosten zusammen	davon aus dem Erneuerungsfonds	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Unterhaltungskosten beansprucht zusammen (einschl. Aufwand aus dem Erneuerungsfonds seit 1887).	davon aus dem Erneuerungsfonds seit 1887.	Bemerkungen: Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in der Werkstatt gestanden Tage
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	für Lokomotiven Mark.		Kilometer.	Stunden.	Mark.			
III b.	Texas	5	54 379	1 119	25	264	1 302 916	519	1 643	9	159 449	1 074	6 212	231	LCh. LLCh.	32
	Arizona	5	43 138	1 086	76	1 721	1 039 047	454	637	13	103 387	3 456	2 100	4	LZ. LCh.	30
	Toronto	3	41 787	456	469	821	1 160 827	425	1 696	1	123 394	2 591	947	4		64
	Cordova	3	38 460	463	441	816	1 073 397	415	1 810	1	111 170	2 015	876	4		72
	Ecuador	3	36 397	246	382	1 087	1 006 737	415	1 324	1	77 028	1 461	992	4		56
	Jamaika	3	42 086	502	483	976	1 143 906	455	1 266	1	88 680	1 618	1 182	337		56
	Jova	3	35 479	668	329	984	981 272	378	1 762	1	72 951	2 210	884	4	ZH. ChZ.	59
	Pueblo	3	42 157	156	385	1 175	1 164 756	464	1 544	1	113 613	1 939	857	4		58
	Louisiana	3	47 385	723	467	741	1 292 510	483	1 556	1	106 639	1 924	968	4		47
	Barra	3	47 538	204	405	604	1 293 597	475	1 767	9	120 325	1 845	995	4		49
	Satillo	3	43 584	1 097	606	997	1 212 445	479	1 700	1	112 971	1 793	1 059	4		63
	Springfield	3	50 090	1 313	106	1 526	1 211 858	460	317	1	96 149	2 534	1 788	4	GlG. LDD.	25
	Topeka	3	40 626	189	78	506	1 026 714	382	2 671	1	126 447	804	3 079	4	ChZ. ZH.	77
	Cartagena	3	51 331	348	118	569	1 347 983	508	1 730	16	128 225	946	2 868	12	ZH. ChZ.	45
	Loxa	3	39 612	746	785	911	847 234	375	1 728	204	88 800	2 474	1 295	4	GlW. LDD.	56
	Tampico	3	34 363	595	615	946	741 661	327	1 354	1	82 381	2 091	2 104	4	LDD. GlW.	40
	Adelaide	1	33 032	860	204	1 293	680 935	348	1 392	19	29 777	681	533	4	LD. LDD.	70
	Denver	1	41 189	349	131	943	1 005 614	387	1 060	19	33 704	721	391	4	LDD.	66
	Ogden	1	37 912	920	101	1 297	777 580	381	1 334	38	28 389	954	430	4		59
	Savannah	1	39 032	1 208	114	1 341	793 559	399	895	5	30 987	835	377	4	LDD. LD.	38
	Utica	1	41 147	1 259	176	1 022	921 742	437	787	16	31 333	524	395	4		42
	Marengo	1	39 798	1 021	153	1 316	805 875	413	723	9	28 206	860	411	4		35
	Albion	1	22 995	2 271	181	504	550 550	238	785	1	16 915	420	293	4	GD.	67
	St. Albans	1	25 172	1 492	145	585	523 881	227	503	1	13 395	601	285	4	BZ. GD.	46
	Fünfzehnhundert	1	23 591	2 033	172	594	613 808	236	651	1	9 671	461	262	4	GD. BZ.	59
"	Dundee	unter 1	1 438	242	34	35	41 574	20	72	1	—	—	—	—		—
"	Cortland	"	1 399	182	26	48	43 096	19	56	1	—	—	—	—	LDD. NM.	—
"	Colon	"	718	123	16	14	21 702	9	54	1	—	—	—	—		—
"	Greenfield	"	—	—	—	—	—	—	37	1	—	—	—	—	—	—
"	Hamilton	"	—	—	—	—	—	—	35	1	—	—	—	—	—	—
K. III.	Ischl	16	22 974	66	8	216	625 327	213	4 087	1 829	650 087	3 916	33 598	4	ChZ. ZH.	82
"	Essen	16	16 739	—	32	80	425 440	170	7 606	1 552	569 137	4 227	29 723	4	ZH. ChZ.	188
"	Gastein	16	52 999	15	39	194	1 172 056	478	1 892	5	542 458	7 851	26 174	4	RCh. ZH.	57
"	Ragatz	16	28 924	18	—	88	564 189	259	7 730	2 095	516 455	5 130	28 831	4	RCh.	196
"	Pfäffers	16	53 776	66	36	236	1 193 573	480	1 098	2	465 774	11 495	23 310	227	RCh. ZH.	19
"	Wildbad	16	43 755	118	38	376	1 200 514	406	1 672	220	573 710	2 725	28 763	4	ChZ. ZH.	53
"	Genua	16	48 846	504	191	380	1 308 018	453	1 168	2	555 456	4 853	33 373	12		35
K. III b.	Stolpen	14	30 353	1 533	207	375	852 900	329	3 794	67	553 574	4 918	26 764	449	ACh. LW.	110
"	Neustadt	14	32 038	9 414	1 160	660	857 171	434	325	2	551 245	4 984	29 119	65	ACh. DCh.	8
"	Ebersbach	14	30 538	11 016	1 385	677	818 295	377	330	2	502 394	11 497	22 734	280		8
"	Eybau	14	22 622	1 656	277	437	655 042	245	4 892	715	584 742	4 023	28 128	4	ACh. LW.	121
"	Colditz	14	24 298	1 428	346	981	861 849	273	4 788	68	496 534	10 515	16 566	4		106
"	Bockau	14	23 837	1 312	438	1 091	836 891	299	4 299	280	435 530	10 564	14 827	4		96
"	Dohna	14	32 613	150	100	865	1 288 251	391	4 315	67	510 894	9 848	17 444	4		75
"	Eibenstock	14	27 741	332	194	1 109	1 041 777	352	319	215	505 367	8 864	20 313	65		—
"	Geyer	14	27 814	95	78	658	1 118 188	325	4 295	56	539 129	9 203	16 854	4	SZ. LZ.	94
"	Grünthal	14	33 083	1 638	487	1 606	1 169 140	442	174	2	536 730	6 903	28 102	286		—
"	Herrnhut	14	27 042	1 542	419	1 204	971 714	311	2 469	57	593 626	6 269	27 480	227		70
"	Kohren	14	28 684	2 677	431	1 308	1 022 012	379	160	2	361 510	7 766	20 784	65		—
"	Hartha	14	21 245	1 239	293	960	736 620	269	5 359	712	563 986	5 558	26 328	4		122
"	Brandis	14	33 056	203	184	868	1 286 178	402	3 204	68	451 492	9 389	18 833	8		62
Schw. III b.	Boston	15	39 446	3 219	899	741	811 164	393	79	2	416 872	10 403	20 558	65	RE.	13
	Chicago	15	39 468	852	1 270	784	798 072	442	522	2	471 248	11 543	20 937	65	ZFÖ. RE.	50
"	Jackson	15	19 598	771	524	1 038	558 895	200	5 715	666	419 015	14 004	17 534	4	WW.	134
"	Montreal	15	41 905	1 083	548	1 095	820 957	398	173	2	434 628	13 512	20 146	288	RE. ZH.	3
"	Brooklyn	15	34 163	872	775	748	680 598	367	423	2	402 988	10 282	18 456	52	ZFÖ. RE.	13
"	New-York	15	24 548	983	664	1 269	691 030	253	3 019	57	384 173	16 748	17 291	226	WW.	103
"	Philadelphia	15	33 930	891	982	2 049	933 451	359	74	2	431 475	14 773	19 161	52	WW. NG.	—
"	Richmond	15	40 385	2 957	890	457	809 246	415	194	2	417 315	6 709	18 675	823	RE. ZH.	15
"	Washington	15	33 893	1 049	938	1 853	926 179	378	89	2	390 336	12 770	15 930	4	WW. NG.	1
"	Cincinnati	15	44 750	1 043	560	1 217	863 491	444	124	2	557 542	7 217	20 628	61	RE. ZH.	2
"	Albany	15	33 048	2 666	738	758	704 894	378	210	2	427 268	9 652	20 879	65	RE.	21
"	Baltimore	15	30 588	1 354	890	683	626 217	321	4 817	68	485 624	9 096	16 567	96	ZFÖ. RE.	110
"	Buffalo	15	29 261	3 127	557	1 088	663 892	354	154	2	456 546	11 459	17 626	4	RE.	24
"	Charleston	15	20 570	8 814	810	1 589	584 024	333	77	2	462 493	13 809	19 680	294	SZ. WW.	—
"	Cleveland	15	26 445	3 092	535	745	589 067	311	4 642	57	409 813	11 029	15 297	228	RE.	106

*) Die Lokomotiven Nr. 788 bis mit 792 kamen im Monat Dezember neu in den Dienst.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
Nr.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Lokomotiven-Reserve-	Lokomotiven-Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle berechnet) für Lokomotiven	Unterhaltungskosten für Lokomotiven zusammen	davon aus dem Erneuerungsfonds	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Unterhaltungskosten beansprucht zusammen (einschl. Aufwand aus dem Erneuerungsfonde seit 1887).	darunter aus dem Erneuerungsfonde seit 1887.
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.		Kilometer.	Stunden.	Mark.	
440	Schw. III b.	Detroit	15	33 662	722	370	1 016	631 304	342	4 029	269	468 001	11 159	16 288	4
441		St. Louis	15	43 613	903	1 280	857	849 661	480	473	208	473 837	6 369	21 233	157
442	"	Mobile	15	7 731	5 626	367	554	220 328	179	4 738	60	440 070	7 042	17 217	886
443	"	Louisville	15	33 628	821	951	1 873	919 922	360	83	2	477 819	10 701	19 079	4
444	"	New-Orleans	15	34 528	3 939	775	257	768 325	356	4 902	68	441 402	12 562	15 248	4
445	"	Ottawa	15	15 011	381	228	641	432 127	185	4 775	60	425 804	8 473	16 388	4
446	"	Pittsburg	15	26 790	801	436	973	746 614	277	76	2	482 615	8 588	19 727	73
696	"	Madison	13	41 851	482	1 214	1 243	898 146	358	142	1	350 784	—	16 249	4
697	"	Maine	13	41 724	5 777	959	387	925 994	415	1 194	1	367 318	—	16 791	341
698	"	Merida	12	39 407	586	1 188	1 114	831 868	349	358	1	373 389	—	13 774	12
699	"	Margarita	12	42 725	2 550	1 218	686	926 305	416	2 105	1	324 742	—	14 171	4
700	"	Minnesota	12	36 200	374	194	1 495	850 943	350	262	1	387 738	—	15 957	228
701	"	Montana	12	31 210	348	181	1 382	729 176	300	1 006	1	384 662	—	14 943	4
702	"	Madeira	12	35 096	367	251	1 482	815 460	308	149	1	298 010	—	17 339	4
703	"	Maldonado	12	38 882	525	1 224	1 089	818 742	335	765	1	292 059	—	12 176	4
704	"	Martinique	12	49 625	6 395	1 409	315	1 086 504	508	1 547	1	347 983	—	14 321	4
705	"	Mendoza	12	37 110	410	815	802	880 719	297	943	1	370 463	—	14 253	4
480	III. III b.	Alabama	12	34 775	1 349	466	34	810 560	430	1 664	2	427 452	2 061	19 014	7
481	"	Carolina	12	30 076	1 358	418	108	705 411	345	709	2	400 283	9 776	16 463	16
482	"	Dakota	12	25 742	957	310	171	585 575	285	554	1	341 496	3 115	21 387	892
483	"	Erie	12	32 310	1 412	463	150	781 304	354	1 788	9	393 833	2 938	16 248	4
484	"	Georgia	12	22 727	3 999	623	1 462	703 814	304	304	1	322 355	17 805	16 084	4
485	"	Halifax	12	44 098	1 535	521	9	1 012 774	477	1 173	1	453 502	2 665	22 902	234
486	"	Jersey	12	43 821	1 269	549	19	1 022 559	477	1 094	1	490 095	2 036	20 115	24
487	"	Kensington	12	44 868	1 514	642	797	1 195 986	374	381	1	369 371	8 019	17 208	4
488	"	Lima	12	36 476	540	286	1 351	874 084	358	1 355	61	426 964	10 410	13 930	4
489	"	Mexico	12	30 151	1 099	476	607	822 195	279	1 141	1	342 482	8 010	17 379	4
490	"	Mississippi	12	41 725	1 148	318	1 693	989 728	455	738	37	408 237	10 801	13 856	20
491	"	Missouri	12	18 050	9 084	564	1 212	646 890	308	1 567	1	362 775	16 319	18 058	4
492	"	Nevada	12	20 444	1 972	140	532	746 959	230	947	24	304 730	7 382	11 840	55
493	"	Ohio	12	34 420	1 162	453	699	890 635	323	861	1	362 064	7 540	16 184	4
494	"	Panama	12	40 149	1 258	150	1 534	1 015 914	367	860	1	311 391	16 580	16 953	4
336	O. I.	Zittau	19	—	—	330	2 862	—	153	382	2	34 601	46 939	26 159	4
1	II. II.	Saxonia	34	1 759	630	318	3 013	36 285	174	147	2	519 161	—	79 210	4
2	"	Bavaria	34	440	416	196	1 608	26 984	89	4 854	67	603 287	—	68 679	4
3	"	Iris	34	477	354	276	3 389	13 682	165	269	2	610 263	—	75 687	16
41	"	Jaguar	34	207	395	494	4 265	9 903	213	41	2	504 408	—	71 976	4
74	"	Mittweida	34	1 077	726	252	2 577	20 868	133	2 884	57	639 961	—	63 368	4
42	"	Biber	33	722	559	415	3 341	53 925	168	3 722	273	694 926	—	69 584	4
47	"	Drache	33	5 428	851	303	940	75 434	117	3 869	78	593 674	—	58 848	4
48	"	Altenburg	33	29 718	2 743	605	1 949	658 699	287	321	218	685 178	—	62 341	4
49	"	Werdau	33	83	38	277	3 092	2 346	149	951	2	599 941	—	69 820	4
75	"	Ostrau	33	5 870	1 110	298	1 923	174 292	211	604	2	622 500	—	60 286	4
50	"	Plauen	32	17 137	2 611	557	1 484	606 778	223	4 067	61	617 140	—	65 249	4
52	"	Mulde	32	12 182	3 412	547	2 479	280 938	201	1 599	9	577 720	—	70 536	226
76	"	Stauchitz	32	1 180	847	234	2 768	16 078	214	1 120	20	643 932	—	61 765	4
77	"	Oberlichtenau	32	2 190	108	390	2 749	61 887	195	1 436	15	625 375	—	64 338	701
78	"	Ernstthal	32	10 853	3 202	664	2 287	406 157	256	1 343	213	631 425	—	67 627	4
229	"	Bastei	32	31 629	151	151	660	3 266 692	458	202	2	481 081	—	70 219	794
240	"	Lilienstein	32	8 319	763	554	2 341	212 547	152	800	205	223 219	—	59 280	4
241	"	Spree	32	392	388	279	3 475	11 693	161	229	2	491 789	—	78 224	93
5	"	Hirsch	31	1 066	649	299	3 053	19 486	148	2 073	2	547 527	—	60 534	4
10	"	Tiger	31	87	755	463	4 260	1 233	200	49	2	532 196	—	56 530	4
79	"	Erlau	31	15 637	2 589	474	1 391	571 363	189	3 824	46	630 939	—	58 007	4
80	"	Lichtenstein	31	1 609	670	203	2 154	21 164	165	4 603	64	573 025	—	55 146	4
81	"	St. Egidien	31	17 394	2 687	512	1 534	635 197	227	4 926	739	571 060	—	56 139	4
243	"	Atalante	31	23 637	1 126	240	517	2 138 575	367	557	2	317 505	—	68 161	272
244	"	Pillnitz	31	26 745	2 388	486	1 703	587 055	264	632	2	579 074	—	65 855	919
245	"	Gravenstein	31	11 082	1 529	163	640	156 362	112	5 260	1 132	594 778	—	72 853	4
246	"	Friedland	31	25 405	2 944	544	1 492	562 313	252	1 224	2	638 962	—	74 376	4
82	"	Glauchau	30	19 707	3 414	785	2 369	715 262	291	599	—*	700 401	—	62 002	81
83	"	Schönburg	30	2 623	672	273	3 329	42 259	255	54	2	561 674	—	57 619	1 027
84	"	Meerane	30	1 397	893	242	2 604	18 410	211	3 562	209	565 970	—	20 583	4
85	"	Hohenstein	30	22 818	3 878	542	1 828	858 793	282	1 642	861	694 436	—	61 358	786
247	"	Mercur	27	27 415	514	229	1 835	522 055	234	933	2	633 784	33 934	56 867	223
248	"	Uranus	27	3 425	3 510	417	1 706	145 381	126	8 748	1 303	554 777	33 455	51 501	4
258	"	Bodenbach	26	31 087	174	157	666	3 132 392	472	409	5	439 441	30 816	42 681	20

*) Durch zurückgewonnenes Material ergab sich bei der Lokomotive Nr. 82 ein Erlös von 10 Mark.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Lokomotiven- Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle berechnet) für Lokomotiven	Unterhaltungskosten für Lokomotiven zusammen	davon aus dem Erneuerungsfonds	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangierdienste geleistet	an Unterhaltungskosten beansprucht zusammen (einschl. Aufwand aus dem Erneuerungsfonds seit 1887).	davon aus dem Erneuerungsfonds seit 1887.	Bemerkungen Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in der Werkstatt gestanden
		Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.		Kilometer.	Stunden.	Mark.			Tage.
II. Venus	26	20 514	1 842	429	1 757	266 143	186	2 254	229	580 752	29 456	51 187	—*	ZWL. GD.	57
Tellus	26	19 089	1 129	393	1 917	373 456	222	1 238	2	573 350	32 120	47 939	551	ZL. ZWL.	25
Pallas	25	36 847	278	88	758	495 239	299	1 146	2	702 428	25 572	49 059	5	KP. ND.	26
Ceres	25	21 123	181	98	447	279 390	166	710	218	468 170	26 884	41 488	7	ND. KP.	27
Vesta	25	16 246	866	422	1 393	741 125	227	352	2	477 632	29 569	44 140	4	BD. ND.	21
Ehrenstein	25	29 329	328	268	1 783	579 169	301	1 178	215	713 587	30 560	50 232	4	ZWL. ZL.	32
Treuen	24	20 500	437	37	566	1 233 802	260	5 713	314	603 031	27 892	27 159	4	LZ. ZH.	193
Lengenfeld	24	29 133	319	53	768	1 743 770	369	2 719	55	488 687	33 906	25 476	4		118
Auerbach	24	37 058	502	45	977	2 231 564	457	1 091	646	559 130	32 231	29 389	53	LZ. LCb.	45
Falkenstein	23	30 101	810	42	865	1 689 113	351	1 386	660	558 193	31 173	29 480	88		88
Oelsnitz	23	31 360	600	514	868	1 763 877	378	246	2	541 533	19 859	26 232	143		18
Schöneck	23	13 932	2 895	455	805	338 763	211	2 124	50	481 380	27 012	26 832	57	WM. RE.	88
Adorf	23	21 371	259	297	1 375	448 748	294	691	2	460 296	26 749	27 427	4	WM.	53
Neukirchen	23	33 827	196	27	1 024	836 042	402	694	5	447 128	32 784	27 471	4		68
Elster	23	6 933	1 259	183	897	171 958	134	2 099	2	440 911	35 900	26 530	4	WM. ZH.	70
Brambach	23	1 224	1 103	234	1 779	41 009	146	4 938	968	412 876	38 305	26 617	4	ZH. RE.	126
Franzensbad	23	270	308	565	3 692	7 053	185	599	205	464 812	29 871	27 525	4	LZ. GlG.	25
Eger	23	5 062	2 325	364	2 210	129 263	215	180	2	407 410	36 743	28 795	695	ZH. WM.	12
Bayreuth	23	2 456	2 049	307	2 699	84 619	232	48	2	464 171	21 712	25 946	4		—
Amberg	23	1 172	1 111	172	1 562	39 680	123	4 125	93	509 939	29 174	27 097	4	ZH. RE.	135
Voigtland	23	2 620	2 446	783	3 038	55 336	204	639	2	560 735	29 029	28 157	670		39
Osterland	23	23 803	223	418	1 675	519 659	306	504	2	542 945	30 041	30 287	4	WM.	36
Landshut	23	10 754	2 116	132	782	274 711	177	295	2	476 399	22 891	27 945	4	WM. LZ.	29
Passau	23	19 331	16 260	1 676	1 245	503 909	507	940	407	592 986	20 020	31 826	4	RE. ChA.	18
Linz	23	15 456	13 304	1 416	1 226	394 717	440	1 442	641	580 615	15 950	30 492	203		46
Odin	23	9 586	255	33	202	947 552	155	10 773	2 025	551 081	20 560	45 783	24		225
Thor	23	32 706	249	137	650	3 329 128	488	198	2	583 347	19 069	44 086	4	BD.	13
Baldur	23	29 645	233	133	618	3 051 726	450	1 081	2	604 188	17 826	44 941	4		34
Freia	23	28 879	1 403	296	1 051	459 540	223	2 135	217	549 981	24 633	47 870	4	ZWL. ZL.	33
Iduna	23	21 535	2 071	405	1 912	281 271	217	1 772	623	601 984	32 764	43 664	12	ZWL. GD.	50
Mandau	23	22 013	1 701	452	1 887	278 529	192	1 186	2	650 855	26 537	47 892	933		19
Atlas	22	28 312	213	143	589	2 964 788	435	872	1	511 442	17 052	39 853	4		38
Vulcan	22	20 612	254	166	993	2 062 334	352	2 001	2	461 779	17 449	42 893	4		65
Titan	21	28 865	242	122	605	2 958 735	417	2 083	2	566 242	17 218	38 756	4	BD.	43
Cyclop	21	24 985	149	62	519	2 550 572	382	874	2	516 274	13 300	36 662	4		36
Amazone	21	28 728	211	131	581	2 963 957	436	1 388	5	427 210	21 020	40 431	4		51
Carl d. Grosse	21	32 504	381	148	596	3 317 357	504	206	2	533 272	17 771	42 610	4		6
Centaur	21	20 024	2 389	1 001	1 275	355 424	285	2 943	2	504 436	23 901	35 848	4		88
Gigant	21	11 179	1 746	469	758	200 855	172	10 907	2 567	472 343	17 907	37 549	24	KP. BD.	189
Triton	21	25 712	2 750	1 011	1 724	455 439	366	68	2	468 470	16 672	43 958	807		1
Boreas	21	8 289	1 155	383	1 393	288 969	170	4 510	67	525 069	22 548	36 630	4	KP. GD.	100
Argo	20	23 125	1 991	951	1 276	685 968	330	1 553	2	474 244	22 033	32 745	16	KP. BD.	49
Jason	20	20 883	2 224	1 289	1 383	376 981	297	2 180	6	467 969	24 712	35 525	4		57
Hochwald	20	22 400	329	219	1 308	437 267	203	4 494	147	607 241	21 446	41 487	4	ZL. ZWL.	105
Lausche	20	22 418	261	157	1 540	447 143	197	3 015	134	629 831	21 032	39 022	12		98
W. II. Büffel	36	6 587	5 253	275	2 594	263 606	236	763	13	578 800	—	75 933	4	ZH. LZ.	69
Salamander	36	4 367	3 578	208	2 680	182 219	197	59	2	554 207	—	82 588	4		22
B. II. Leipzig	33	5 099	129	566	1 989	159 270	187	1 689	12	466 868	—	64 016	4	LD. LDD.	94
Zwickau	33	266	191	272	2 626	5 941	178	1 599	19	497 426	—	56 675	4		75
K. II. Borsdorf	22	21 709	2 345	649	1 679	715 086	290	2 083	16	569 425	—	35 620	4	LDD. EIN.	61
Leisnig	22	48 491	285	76	839	1 201 330	335	505	1	462 749	—	34 796	65	NM. EIN.	22
Deutschenbora	22	15 933	9 408	535	973	721 659	235	747	1	544 186	—	36 724	8	LD. RCh.	48
Grossbothen	22	4 001	1 307	623	3 873	126 318	264	98	1	465 025	—	36 617	20	LD. LDD.	5
Lichtenberg	22	38 405	4 118	636	980	1 065 633	357	704	216	621 276	—	40 697	57	LDD. NM.	40
Grimma	22	27 115	3 648	1 271	1 207	733 550	342	921	5	553 442	—	41 628	4	LDD. RCh.	40
Tanndorf	22	24 736	3 622	1 264	1 367	673 147	305	1 265	1	545 906	—	43 758	1 030		73
Sayda	22	17 943	2 181	586	1 447	488 914	249	1 719	819	477 146	—	34 267	4		35
Grossenhain	22	4 136	772	1 708	3 850	78 739	201	128	1	539 772	—	40 531	4	LDD. NM.	—
Zella	22	25 226	2 064	441	1 058	673 690	258	1 116	5	528 845	—	42 712	464		71
Pest	21	48 210	385	37	830	1 257 418	348	1 090	5	604 786	—	38 425	4	NM. EIN.	46
Priestewitz	21	30 523	1 931	678	1 506	782 536	321	374	1	558 033	—	36 930	4	LDD. NM.	31
Coswig	21	30 170	3 136	886	995	796 754	306	2 020	19	574 433	—	35 731	24	LDD.	64
Mannheim	21	33 094	3 610	933	1 070	897 283	333	874	149	637 335	—	38 650	20		39
Dortmund	20	36 419	4 527	627	826	994 303	340	826	4	634 624	—	36 764	935	LDD. NM.	39
Minden	20	28 689	4 550	1 432	1 448	791 797	346	558	214	445 500	—	29 719	4	LDD. RCh.	26
Gotha	20	44 676	271	63	824	1 095 377	317	1 283	214	654 031	—	33 224	224	EIN. NM.	28
Aachen	20	31 876	3 633	842	1 051	867 909	370	1 129	207	528 405	—	36 022	187	LDD.	49

*) Durch zurückgewonnenes Material ergab sich bei der Lokomotive Nr. 259 ein Erlös von 4 Mark.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
Nr.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Lokomotiven-Reserve-	Lokomotiven-Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle berechnet) für Lokomotiven	Unterhaltungskosten für Lokomotiven zusammen	Unterhaltungskosten für Lokomotiven davon aus dem Erneuerungsfonds	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung im Rangirdienste geleistet	an Unterhaltungskosten beansprucht zusammen (einschl. Aufwand aus dem Erneuerungsfonds seit 1887).	an Unterhaltungskosten beansprucht davon aus dem Erneuerungsfonds seit 1887.	Bemer
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.		Kilometer.	Stunden.	Mark.		
602	K. II.	Giessen	20	16 508	1 851	230	579	421 082	182	6 298	89	610 552	—	32 691	225	LDD. N
603	"	Ortrand	20	26 880	3 938	1 388	1 299	729 659	347	713	1	514 747	—	28 810	—*	LDD. RC
604	"	Moldau	14	23 875	2 343	714	806	605 009	272	4 119	67	351 386	—	19 890	254	LDD.
605	"	Ruhland	14	22 758	176	180	954	586 929	245	5 546	16	361 471	—	22 395	4	
606	"	Kohlfurt	14	14 362	1 668	440	1 217	396 949	220	2 126	37	413 120	—	22 058	—*	LDD. LI
607	"	Triebisch	14	26 130	439	266	1 334	758 458	306	3 734	215	436 635	—	24 680	16	
608	"	Esslingen	14	11 822	3 546	317	2 447	335 808	314	774	16	399 105	—	24 619	231	
609	"	Lohmen	13	7 504	1 571	247	1 345	352 706	161	3 083	15	289 260	10 994	17 173	4	EIN. LI
610	"	Gmunden	13	10 656	7 906	373	1 303	511 515	242	1 130	—*	256 984	15 775	18 188	47	RCh. LI
611	"	Gratz	13	5 520	363	437	2 656	208 239	236	1 134	216	283 179	13 568	20 139	4	LD. EIN
612	"	Miltitz	13	14 542	1 474	426	1 715	476 940	262	2 902	661	209 984	17 017	15 360	4	LDD. EI
663	Sch. II.	Heidelberg	13	32 516	36	9	753	2 068 611	359	665	19	361 245	—	22 320	4	LL.
664	"	Cassel	13	741	643	186	2 067	32 230	106	1 077	—*	142 926	—	16 944	8	ZH. SI
665	"	Falkenau	13	36 368	108	14	763	2 215 792	404	558	1	207 500	—	18 630	227	LL.
666	"	Frankenstein	13	1 679	1 590	254	3 224	71 958	188	217	1	157 711	—	16 883	4	LL. ZH.
667	"	Wolfsgefärth	13	1 367	1 276	65	1 191	57 011	79	67	1	295 035	—	23 586	20	
668	"	Weischlitz	13	34 863	16	20	685	2 180 489	413	407	16	269 048	—	19 200	93	LL.
669	"	Berga	13	3 706	2 661	249	2 737	134 094	182	304	1	233 811	—	20 469	4	ZH. LL
670	"	Elsterberg	13	19 682	1 128	170	1 358	1 212 596	270	199	1	231 832	—	19 450	8	LL. ZH.
54	II. IV b.	Hundert	30	1 231	57	317	2 831	36 695	208	498	171	821 010	—	58 634	4	
55	"	Wiesenburg	30	693	136	394	2 778	19 078	186	1 592	82	751 476	—	51 921	4	LD. LD
56	"	Hartenstein	30	11 690	2 107	696	2 449	549 552	254	1 128	2	550 620	—	50 648	52	EIN. LI
57	"	Aue	30	7 630	1 716	1 366	1 618	174 234	205	2 317	2	640 776	—	54 763	4	ACh. W
109	"	London	25	3 289	958	686	2 707	94 276	223	151	2	590 503	18 729	43 451	655	ChA. BC
110	"	Annaberg	24	6 583	472	552	3 404	311 063	289	2 103	175	600 425	17 220	45 260	32	DCh. LI
111	"	Buchholz	24	9 736	3 667	480	1 935	452 642	259	2 490	571	532 670	23 653	32 486	8	RCh. EI
113	"	Augustusburg	24	425	193	397	2 509	14 520	188	2 656	120	508 020	17 561	40 961	4	ChZ. DC
114	"	Scharfenstein	23	5 441	2 980	1 063	1 971	148 382	222	335	34	565 609	17 426	42 000	4	GW. LC
115	"	Waldkirchen	23	9 969	805	705	2 179	396 458	252	388	2	565 572	13 908	37 459	87	LD. EIN
116	"	Wolkenstein	23	7 049	2 257	692	1 627	317 048	234	2 223	238	591 558	16 282	40 478	4	DCh. EI
117	"	Flöha	23	17 446	265	5	433	253 966	159	1 636	2	602 445	9 948	39 910	4	
175	"	Wiesa	21	25 592	139	—	629	392 460	223	652	173	707 297	9 951	32 462	4	HF.
176	"	Cainsdorf	21	21 731	144	—	546	322 358	190	348	66	539 254	11 369	35 271	624	
342	"	Hilbersdorf	16	19 027	2 697	830	1 277	504 197	285	1 075	2	476 615	9 641	30 355	4	WA. AC
343	"	Komotau	16	15 896	2 045	1 247	1 085	424 409	243	387	2	455 091	9 113	29 513	4	ACh. RC
344	"	Schlettau	16	22 771	461	140	1 244	868 227	293	725	166	330 796	17 903	20 855	4	EIN. RC
345	"	Wilkau	16	16 943	656	30	457	622 424	179	1 075	2	350 539	17 636	22 070	4	
346	"	Saatz	16	25 865	148	71	1 176	971 550	293	1 507	743	376 627	19 680	20 919	4	EIN. LI
347	"	Weipert	16	19 735	2 156	833	1 428	540 764	288	1 500	165	417 356	10 226	29 577	4	WA. AC
231	II. V a.	Glückauf	33	10 533	1 993	64	2 135	329 578	187	1 174	2	549 569	—	77 830	997	DCh.
232	"	Richard	33	1 427	415	295	3 235	46 683	175	153	2	449 744	—	68 055	4	DCh. EI
233	"	Tharandt	33	9 873	1 812	46	1 988	303 723	172	962	2	550 344	—	70 933	8	DCh.
234	"	Neue Hoffnung	25	1 471	288	277	3 094	49 483	152	100	2	297 393	—	42 907	4	DCh. EI
25	II. VII.	Euler	20	2 896	2 141	647	2 943	108 768	274	172	13	277 380	28 537	28 022	28	LLCh. IC
181	"	Mariotte	20	971	327	317	2 061	30 702	169	3 892	145	254 880	27 767	23 771	4	DCh.
281	"	Abrah.G.Werner	20	23 936	1 662	115	732	421 620	280	4 159	57	519 834	18 196	39 177	8	BS.
282	"	Heinr. Cotta	20	28 128	2 346	177	1 068	497 824	342	704	2	463 759	13 339	42 623	590	BS. GP
283	"	Wittekind	19	32 844	2 419	179	1 025	587 140	354	1 164	2	458 745	13 120	39 771	4	
284	"	Friedr. d. Weise	19	33 440	2 381	169	1 071	594 681	374	970	2	468 050	13 523	37 842	1 333	BS.
285	"	Kurfürst Moritz	19	34 508	2 212	209	1 128	607 704	396	1 569	629	537 617	17 995	36 404	12	
286	"	August d. Starke	19	35 881	2 485	255	1 056	652 776	425	1 428	633	554 436	16 607	33 938	8	
655	"	Keppler	14	5 998	5 235	634	2 362	246 920	271	953	1	169 079	—	15 356	4	ChZ. LC
656	"	Watt	14	16 976	5 927	852	213	351 619	255	4 959	60	297 256	—	19 966	626	DCh.
657	"	Fulton	14	18 764	7 011	797	246	390 433	291	4 917	684	297 438	—	18 613	17	
658	"	Leibnitz	14	29 811	1 419	353	2 055	806 178	470	608	1	307 372	—	16 175	600	ZFÖ. Z
659	"	Siegfried	14	13 539	8 579	1 327	1 528	437 463	328	1 207	1	209 087	—	19 385	4	ChA. HC
684	"	Breithaupt	14	22 760	8 121	1 040	257	477 830	327	379	1	205 961	—	16 316	4	DCh.
685	"	Humboldt	14	8 663	5 806	1 069	1 550	272 821	256	1 902	1	213 737	—	19 441	4	ChA. RH
686	"	Bernoulli	14	10 996	6 928	993	1 505	339 719	263	632	1	230 943	—	19 342	626	ChA. LL
687	"	Liebig	14	20 519	7 411	954	243	428 312	296	3 385	86	325 382	—	19 213	647	DCh.
660	"	Schill	13	15 092	9 177	1 451	1 616	470 041	350	203	1	155 801	—	18 644	4	ChA. C
661	"	Volta	13	30 991	1 310	338	1 990	844 749	478	585	1	320 736	—	15 807	4	ZFÖ. L
662	"	Blücher	13	10 997	7 269	1 096	1 193	348 629	249	3 159	35	198 201	—	15 037	28	ChA. D
671	"	Hengist	12	19 777	10 801	527	1 545	660 314	409	489	1	256 195	9 618	13 203	593	ZFÖ. S
672	"	Horsa	12	30 746	1 151	403	1 944	834 593	465	361	1	314 412	11 500	14 938	619	ZFÖ. L
182	Schw. VII.	Otto d. Reiche	19	10 765	7 550	1 378	1 771	403 938	295	910	2	266 839	22 468	29 930	4	DCh. A
183	"	Friedr. d. Streitb.	19	3 988	2 600	622	2 762	132 671	259	1 059	2	250 700	27 641	32 004	4	

*) Durch zurückgewonnenes Material ergaben sich Erlöse bei den Lokomotiven Nr. 603: 1 Mark, Nr. 606: 18 Mark, Nr. 610: 5 Mark und Nr. 661: 11 Mark.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr)	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle berechnet)	Unterhaltungskosten zusammen	davon aus dem Erneuerungsfonds	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt	im Rangierdienste geleistet	an Unterhaltungskosten beansprucht zusammen (einschl. Aufwand aus dem Erneuerungsfonds seit 1887).	davon aus dem Erneuerungsfonds seit 1887.	Bemerkungen: Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in der Werkstatt gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	für Lokomotiven Mark.		Kilometer.	Stunden.	Mark.			Tage
Schw. III.	Albr. d. Beherzte	19	9 260	8 819	817	1 946	304 842	286	1 722	2	365 789	17 009	35 938	685	RF. LLCh.	49
"	Luther . . .	19	1 549	986	612	3 127	45 454	239	1 482	660	322 013	20 639	30 677	4	ChZ. DCh.	20
"	Stephenson . .	19	9 820	7 741	814	1 777	349 973	279	1 572	2	243 060	31 996	31 218	4	RF. DCh.	50
"	G. E. Lessing .	19	7 327	5 981	472	1 008	228 632	194	524	24	229 480	27 949	30 204	4	RF. OP.	8
"	Haus Wettin .	19	15 369	10 297	1 597	1 848	572 642	394	1 316	634	294 958	23 976	31 322	4	DCh. RF.	2
"	Herschel . . .	19	9 591	6 675	1 175	1 989	344 465	279	1 025	2	238 397	24 262	31 283	685	DCh. ACh.	36
"	Melanchthon .	19	982	427	390	2 481	30 327	174	3 655	53	225 823	18 525	29 506	4	LCh. ACh.	92
"	Barb. Uttmann .	19	8 837	6 045	836	1 390	341 407	240	2 405	2	188 726	23 969	33 598	4	DCh. RF.	123
H. V.	Reichenbach .	29	21 271	2 596	282	864	1 095 692	339	3 913	—*	775 527	15 994	63 585	4	NM.	68
"	Hamburg . . .	29	23 501	395	41	1 024	1 393 899	368	3 190	13	734 787	16 005	60 809	12	GlG. StE.	98
"	Magdeburg . .	29	27 827	3 253	572	891	1 452 322	418	1 042	2	633 880	14 615	79 192	237	NM.	30
"	Gebhardsberg .	29	10 993	180	27	404	359 536	163	11 092	2 017	789 838	13 390	64 224	100	MR. LGM.	232
"	Nürnberg . . .	29	28 417	2 528	397	829	1 498 176	464	1 800	834	777 735	15 924	63 564	4	NM. RF.	43
"	Reuth	29	26 757	3 554	170	771	1 405 197	415	2 706	2	614 944	14 062	84 550	4	NM.	55
"	Bremen . . .	29	27 437	275	32	1 289	1 121 253	318	2 773	2	717 405	20 421	62 125	4	ZWL. BZ.	72
"	Frankfurt. . .	29	30 213	508	129	698	1 625 563	443	940	2	688 524	15 518	65 792	4	HCh. RHCh.	20
"	Crimmitschau .	29	27 460	1 455	146	737	1 493 770	390	2 361	933	654 943	19 366	64 985	—*	RF. NM.	30
"	Bamberg . . .	29	27 549	285	56	1 304	1 176 956	288	2 606	2	771 795	20 433	61 490	899	BZ. ZWL.	59
"	Falke	27	23 012	1 542	197	687	1 180 337	353	4 119	926	680 037	17 363	58 962	20	NM. RF.	88
"	Schwan . . .	27	29 783	857	148	693	1 571 229	438	1 118	2	805 619	16 418	55 661	4	RF. ChA.	48
"	Bär	27	26 883	3 386	434	879	1 416 963	432	1 894	822	698 295	23 670	44 920	—*	DCh. BD.	33
"	Regensburg . .	27	27 440	882	128	715	1 498 220	408	1 334	2	776 913	17 907	53 338	4	RF. ACh.	24
"	Salzburg . . .	27	24 935	2 016	214	795	1 323 511	375	2 547	870	808 379	19 638	56 533	4	NM. GlG.	49
"	Granaten . . .	27	13 411	2 681	760	1 492	604 152	242	3 805	5	408 332	37 557	59 687	927	GD. DCh.	126
"	Edle Krone . .	27	6 324	5 621	802	75	168 867	192	12 264	2 054	499 618	16 546	51 881	4	DCh.	234
"	Silberblick . .	27	15 370	12 601	1 998	183	419 464	445	950	12	429 117	25 459	56 415	998		31
"	Innsbruck. . .	26	24 109	634	340	1 684	1 044 222	280	1 083	2	617 948	14 161	44 724	4	GD. BZ.	39
"	Augsburg . . .	26	11 426	170	61	243	613 166	183	9 493	1 862	738 081	12 041	56 399	4	HCh. RHCh.	237
"	Würzburg . .	26	28 323	913	149	898	1 580 180	446	1 156	2	780 344	14 070	50 559	4	RF. GlG.	35
"	Himmelfahrt .	26	6 934	5 832	809	80	186 508	183	11 233	1 727	546 732	13 836	57 438	16		219
"	Goldne Pforte .	26	10 779	8 792	1 520	108	295 710	302	7 769	1 860	608 959	14 567	53 040	12	DCh.	134
"	Freudenstein .	26	18 970	9 387	1 250	203	711 115	430	4 238	2	563 695	17 752	65 725	1 738		23
"	Neumark . . .	23	29 093	351	9	1 035	1 677 625	415	2 443	884	617 480	13 240	40 263	4	GlG. DCh.	40
"	Netzschkau . .	23	25 481	513	11	1 115	1 500 597	377	3 461	2	736 190	7 800	40 276	3 00	GlG. StE.	70
"	Herlasgrün . .	23	28 786	305	67	715	1 032 753	343	1 041	5	700 468	13 193	37 589	8		91
"	Heidelspitz . .	23	27 063	97	43	678	1 254 469	340	1 248	5	749 727	11 075	37 192	4	LGM. MR.	89
"	Mehltheuer . .	23	16 168	422	44	566	732 055	219	4 137	2	761 625	16 048	32 811	4		136
"	Abendberg . .	23	26 637	319	44	694	960 367	307	2 384	5	661 315	13 326	38 921	4		123
"	Bellalp. . . .	23	32 457	40	21	496	1 738 579	488	1 669	2	640 039	14 248	36 105	969	DCh. ChZ.	59
"	Bellhorn . . .	23	28 345	3 981	797	862	1 495 809	446	991	2	719 944	10 539	48 698	16	DCh. BD.	18
"	Birghorn . . .	23	24 567	29	—	541	1 601 140	370	969	76	576 976	15 999	45 341	84	LCh. LGM.	93
"	Bötzberg . . .	23	31 146	385	23	1 025	1 806 685	483	1 128	2	635 461	16 870	44 298	4	GlG. StE.	37
"	Stockhorn . .	23	32 759	142	3	1 452	1 410 876	343	997	2	675 877	16 688	40 839	4	BZ. ZWL.	36
"	Bundalp . . .	22	27 392	3 952	561	712	1 442 047	457	2 382	822	501 824	18 200	38 230	4	DCh. BD.	42
"	Breithorn . . .	22	30 847	2 266	306	639	1 630 268	501	1 145	2	600 344	17 969	43 233	4	LCh. RCh.	36
"	Klausen . . .	22	26 036	3 329	461	766	1 387 397	423	3 036	9	556 283	13 347	44 315	4	DCh. BD.	43
"	Dündengrat . .	22	29 614	3 721	559	574	1 614 719	551	744	2	603 812	14 703	42 515	880	KP.	26
"	Sulzfluh . . .	20	24 722	536	72	530	1 330 144	344	3 385	5	611 813	9 305	34 052	4	HCh. RHCh.	86
"	Feehorn . . .	20	21 560	—	—	450	1 232 871	309	1 855	2	519 342	9 949	46 324	216	LLCh. LCh.	122
"	Mont Collon. .	20	27 953	3 704	702	481	1 519 393	485	1 879	871	527 820	11 038	40 838	67	KP.	38
"	Franzenshöhe .	20	24 287	3 239	650	421	1 284 758	404	2 234	861	549 881	12 482	38 295	4		61
"	Fornopass . .	20	36 370	41	5	596	1 988 684	489	2 106	832	637 109	9 977	29 751	4	DCh. ChZ.	20
"	Sattelhorn . .	20	22 303	3 375	345	410	1 271 725	406	4 664	67	547 618	10 284	34 803	4	KP.	103
"	Contoberg . .	20	24 118	3 527	454	652	1 295 942	391	4 100	859	316 324	22 869	34 703	4	DCh. BD.	61
"	Glyshorn . . .	20	23 249	1 524	267	664	1 250 452	338	1 800	9	533 829	14 430	42 094	4	RF. NM.	50
"	Untersberg . .	20	27 005	3 710	537	492	1 509 249	486	1 034	2	486 066	9 703	40 079	898	KP.	32
"	Sustenhorn . .	19	27 259	3 758	608	665	1 469 816	464	715	2	310 635	25 194	32 005	4	DCh. BD.	32
"	Mönch	18	21 096	5 075	60	700	739 014	421	1 576	2	496 492	10 369	38 210	902	BS.	40
"	Taunus . . .	18	24 319	3 430	490	769	1 312 540	389	2 447	5	551 617	9 777	40 807	889	DCh. BD.	69
"	Semmering . .	18	17 575	3 532	375	1 118	686 290	352	378	2	500 546	9 411	34 646	4	BS. GD.	11
"	Gotthard . . .	18	15 687	1 716	464	2 123	943 864	332	628	2	363 700	19 659	32 308	4	BZ.	26
"	Simplon . . .	18	21 545	2 589	420	597	1 091 874	396	1 172	2	533 619	8 682	34 717	4	KP. BS.	33
"	Splügen . . .	18	25 842	3 445	472	734	1 379 416	396	2 478	2	552 094	8 799	35 232	4	DCh. BD.	43
"	Jungfrau . . .	18	23 230	3 108	509	970	1 228 847	418	302	2	559 089	9 483	33 641	873		16
"	Spessart . . .	18	15 109	1 648	324	1 906	888 202	311	82	2	459 352	20 201	34 275	73	BZ.	4
"	Pöhlberg . . .	17	16 488	3 954	31	562	595 619	327	2 541	2	430 884	8 499	34 601	899	BS. BZ.	53
"	Pabststein . .	17	29 146	400	19	1 311	1 213 737	312	2 603	2	444 069	12 678	33 011	907	BZ. ZWL.	58

*) Durch zurückgewonnenes Material ergaben sich Erlöse bei den Lokomotiven Nr. 60: 44 Mark, Nr. 94: 53 Mark und Nr. 9: 893 Mark.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
Nr. der Lokomotiven.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Lokomotiven-Reserve-	Lokomotiven-Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht Heizmaterial (auf Steinkohle berechnet) für Lokomotiven	verbraucht Unterhaltungskosten für Lokomotiven zusammen	davon aus dem Erneuerungsfonds	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Unterhaltungskosten beansprucht zusammen (einschl. Aufwand aus dem Erneuerungsfonds seit 1887).	davon aus dem Erneuerungsfonds seit 1887.	Bemerkungen.
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.		Kilometer.	Stunden.	Mark.		
212	II. V.	Landskrone	17	16 649	1 933	379	2 197	993 144	341	299	5	384 095	14 930	31 950	4	II.
*773		Oybin	14	16 540	321	35	343	1 223 190	213	5 364	55	397 170	8 019	—†	—	
*774		Spitzberg	14	15 550	84	5	312	1 019 302	185	3 131	28	363 528	13 007	—	—	
*775		Töpfer	14	17 798	574	10	352	1 275 088	242	2 574	1	372 048	7 115	—	—	II.
*776		Unger	14	21 399	149	54	429	1 480 425	286	1 594	1	345 377	10 584	—	—	
*777		Zschirnstein	14	22 263	398	16	381	1 551 262	285	257	1	378 495	6 593	—	—	
461		Aetna	13	35 867	425	119	655	1 639 937	552	720	2	410 966	9 682	16 209	887	II.
462		Dolomit	13	31 425	602	36	628	1 803 621	465	1 102	5	380 671	6 546	15 401	4	III. Ul.
463		Faulhorn	13	24 324	692	39	347	1 200 485	364	416	2	388 458	5 315	13 832	4	II.
464		Hochjoch	13	30 823	1 825	17	653	1 766 002	469	665	2	356 422	5 694	14 929	4	II. Ul.
465		Julier	13	22 762	1 212	28	453	1 322 205	354	1 698	818	359 582	5 982	17 215	4	
466		Leopoldsberg	13	28 498	1 338	12	619	1 669 890	455	481	2	371 174	5 132	16 406	892	Ul. II.
467		Matterhorn	13	24 089	1 192	9	559	1 382 484	373	563	2	379 455	5 913	17 392	4	
468		Ortler	13	29 092	1 329	21	608	1 672 430	466	1 659	834	374 459	5 863	16 350	4	
469		Finstermünz	13	26 728	297	216	777	1 151 921	385	635	2	273 748	4 616	15 526	4	III. VI.
470		Niederwald	13	30 527	359	58	469	1 431 996	466	919	2	360 429	5 585	14 011	4	
471		Rheinstein	13	39 023	298	131	734	1 800 872	562	297	2	350 268	5 964	16 604	8	II.
472		Rosstrappe	13	34 722	1 025	53	497	1 851 775	486	544	2	373 843	5 380	18 450	1 861	
473		Waldspitz	13	32 733	3 554	22	1 859	1 361 180	533	549	2	364 270	5 389	16 353	4	
474		Vesuv	13	24 783	2 093	5	1 138	835 666	450	1 268	877	366 818	6 875	15 517	4	WR. II.
708		Heiligenberg	12	20 541	474	227	885	767 053	316	386	1	198 549	8 799	11 948	4	
709		Jeschken	12	20 699	240	626	1 442	572 024	303	2 119	873	197 693	10 635	11 375	4	WR. II.
710		Inselsberg	12	28 318	814	84	1 004	1 193 611	424	3 148	866	288 056	10 636	12 653	8	
711		Rabenkopf	12	28 528	812	11	822	1 214 481	427	1 604	864	273 057	9 451	12 873	12	
712		Valtenberg	12	20 745	447	67	799	853 875	316	643	1	291 307	9 743	13 540	15	WR. II.
507		Bernkogel	12	31 678	911	46	1 097	1 339 653	455	3 408	852	334 633	7 336	12 469	4	
508		Fuchsberg	12	19 483	5 148	6	1 909	784 626	330	3 315	1	299 194	8 654	11 739	4	WR. II.
509		Grossglockner	12	36 829	1 067	36	1 325	1 548 113	484	298	1	324 687	8 933	14 320	15	WR. II.
510		Kaiserkrone	12	31 519	180	3	677	1 770 022	493	3 008	912	327 508	7 820	16 695	215	
511		Monte Baldo	12	31 925	247	1	691	1 791 141	445	1 779	37	336 390	7 013	17 153	922	RCh. Ol.
512		Monte Cristallo	11	24 240	351	17	517	1 357 226	361	2 377	177	336 930	7 905	17 686	887	
513		Rheinfels	11	35 446	361	2	792	2 063 105	507	1 665	884	302 521	6 535	19 144	4	
210		Tausend	10	42 456	58	20	485	2 864 097	497	1 463	2	374 434	3 225	17 667	4	GD.
211		Fichtelberg	10	25 483	2 350	249	564	1 489 855	395	1 083	2	319 561	3 344	14 907	4	KP. Gl.
332		Montblanc	10	42 870	200	114	694	2 961 885	517	375	2	387 135	4 397	18 105	4	GD.
333		Wellhorn	10	23 341	461	81	345	1 548 027	289	1 363	2	352 442	3 836	13 642	4	GD. H
334		Sentis	10	39 785	80	37	441	2 830 294	461	1 621	2	393 413	4 154	17 458	—**	GD.
335		Eiger	10	22 173	916	231	462	1 365 064	303	1 339	2	318 107	2 862	16 646	4	GD. Ul.
358		Auersberg	10	40 200	64	55	477	2 584 287	471	1 152	2	362 341	3 309	17 163	4	GD.
359		Colmberg	10	12 239	293	—	115	852 758	166	9 577	2 061	272 120	2 329	17 030	—**	LD. Ll.
360		Kahlenberg	10	39 334	136	9	731	2 253 124	582	126	2	270 344	2 865	16 968	880	RCh. Ol.
361		Greifenstein	10	37 354	667	—	505	2 476 527	473	468	—**	250 007	2 126	15 989	—**	LD. Ll.
362		Katzenstein	10	35 433	185	—	681	1 998 106	506	629	2	264 157	3 718	17 418	248	RCh. Ol.
363		Sandberg	10	32 479	976	10	465	2 067 714	410	932	9	268 169	2 268	16 349	4	
227		Keilberg	6	31 820	308	2	480	2 058 207	427	1 949	34	185 772	1 586	7 527	932	LD. Ll.
613		Waldstein	6	34 637	942	9	451	2 290 944	455	593	1	176 860	1 693	7 125	942	
617		Titlis	6	35 547	186	26	460	2 499 839	447	1 662	5	255 840	2 148	9 403	948	GD.
620		Silberhorn	6	21 919	120	700	1 517	621 319	330	2 878	894	141 212	6 293	3 646	8	WR. I.
626		Aarjoch	6	42 934	95	29	514	2 810 097	491	970	1	252 440	2 392	8 619	16	
715		Riesenberg	4	43 133	171	7	443	2 811 829	469	1 475	1	135 653	1 295	3 422	4	GD.
716		Stürmer	4	42 943	97	3	490	2 748 674	467	1 576	1	118 524	1 221	5 506	4	
717		Wieselstein	4	42 415	162	50	424	2 703 787	454	1 068	1	114 428	1 208	5 087	4	
718		Hekla	3	27 013	1 169	24	690	1 562 585	388	1 836	9	93 287	1 601	1 812	19	RCh. Ol.
719		Hohentwiel	3	27 970	1 517	8	574	1 628 574	440	1 631	1	82 243	1 276	1 050	4	
737		Karwendel	3	15 921	796	17	381	912 434	277	1 744	1	49 471	810	1 975	4	ChE. I.
738		Jochalm	3	17 913	802	33	431	1 050 066	292	1 659	1	67 376	1 069	1 450	4	
739		Stromberg	3	28 150	1 557	31	601	1 688 484	436	1 710	1	78 336	1 487	972	4	
748		Bärenstein	1	34 554	252	11	444	2 289 814	474	854	9	27 456	300	151	4	
749		Gabelhorn	1	36 577	320	5	517	2 346 077	497	745	1	25 405	288	129	4	LD. Ll.
750		Krottenkopf	1	36 452	170	—	465	2 371 686	490	777	17	23 516	381	127	4	
751		Maloja	1	36 086	56	69	498	2 429 721	407	1 137	1	22 581	337	221	4	GD.
736	II. V. C.	Känzli	3	22 459	1 084	103	395	1 315 567	297	2 512	1	58 148	957	1 921	4	
39		Erlakogl	1	21 186	1 154	42	460	1 202 438	294	1 070	2	9 682	177	291	4	
51		Benedictenwand	1	29 565	1 166	19	738	1 713 326	391	676	2	15 249	414	142	4	ChE. I.
236		Windberg	1	27 557	1 376	1	541	1 597 127	356	866	2	11 225	208	148	4	
242		Bietschhorn	1	29 985	1 104	41	638	1 742 295	391	750	2	9 766	173	271	4	
337		Herzogenstand	1	24 518	1 105	9	604	1 463 936	294	756	2	13 225	372	231	4	

*) Die Lokomotiven Nr. 773 bis mit 777 wurden am 1. April von der vormaligen Berlin-Dresdner Eisenbahn übernommen und
†) über die bis zur Zeit der Uebernahme entstandenen Unterhaltungskosten für die Lokomotiven allein war ein Nachweis nicht vorhanden.
**) Durch zurückgewonnenes Material ergaben sich Erlöse bei den Lokomotiven Nr. 334: 152 Mark, Nr. 359: 14 Mark und Nr. 361: 3 Mark im Jahre 1888, 49 Mark im Ja

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle berechnet)	Unterhaltungskosten zusammen	Unterhaltungskosten davon aus dem Erneuerungsfonds	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt	im Rangierdienste geleistet	an Unterhaltungskosten beansprucht zusammen (einschl. Aufwand aus dem Erneuerungsfonds seit 1887).	davon aus dem Erneuerungsfonds seit 1887.	Bemerkungen: Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	habe in der Werkstatt gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark. für Lokomotiven		Kilometer.	Stunden.	Mark.			Tage
H. V. C.	Gamskarkogl	1	27 070	1 388	69	619	1 607 832	364	858	1	10 813	177	110	4		58
"	Hochkogl	1	33 153	1 961	4	594	1 928 695	433	230	1	10 357	211	81	4		14
"	Hockenhorn	1	30 854	1 509	9	668	1 803 707	408	670	1	6 273	128	241	4	ChZ. ZH.	33
"	Hohe Mundi	1	28 008	1 244	4	531	1 629 973	334	580	1	7 337	154	116	4		49
"	Hohgleifen	1	28 865	1 447	7	507	1 729 863	376	649	1	9 086	159	61	4		44
"	Jochberg	unter 1	946	—	6	24	53 422	13	166	1	—	—	—	—	ChZ. LZ.	—
"	Kellerjoch	"	2 862	216	—	84	171 408	43	126	1	—	—	—	—		4
"	Geising	"	2 752	136	—	51	166 692	41	99	1	—	—	—	—	ChZ. ZH.	4
"	Lämmerjoch	"	1 513	120	—	44	78 508	23	69	1	—	—	—	—		—
Schw. V.	Pilatus	17	30 146	1 138	47	450	1 632 521	451	2 621	2	528 450	8 064	24 009	4	RE. ZH.	82
"	Furka	17	32 274	1 188	21	398	1 688 294	483	548	2	502 581	4 859	25 640	4	ZH. RE.	43
"	Harz	17	40 559	2 503	8	1 992	1 831 965	629	566	2	507 676	11 341	25 074	4	WW. RE.	13
"	Monte Rosa	17	33 049	1 109	29	473	1 796 514	525	2 126	2	526 742	5 275	25 575	4	RE. LZ.	78
"	Wetterhorn	17	34 983	1 267	35	437	1 893 402	490	658	2	536 751	6 211	24 715	4		28
"	Bernina	17	33 022	145	9	957	1 801 511	482	745	2	517 188	6 745	26 161	8	RE.	34
"	Schreckhorn	17	34 605	104	—	972	1 888 779	523	289	2	442 838	9 444	39 177	4		25
"	Zermatt	17	37 240	76	8	840	2 471 980	533	304	2	467 537	7 971	39 385	942	LCb. LGM.	13
"	Tödi	17	38 252	—	17	691	2 135 464	524	428	2	359 774	5 872	24 346	905	RCb. LCb.	10
"	Grimsel	17	28 802	17	18	715	1 824 545	430	1 687	130	375 066	6 921	25 681	893	LCb. LGM.	91
"	Rothhorn	16	22 565	984	—	1 464	1 528 067	383	554	2	419 109	11 175	31 992	4	HCb. StE.	12
"	Burgberg	16	27 147	393	54	971	1 571 087	402	1 391	2	417 918	12 553	30 403	4	GlG. StE.	45
"	Wendelstein	16	28 224	563	124	592	1 481 372	482	1 394	2	404 806	11 683	33 774	456	HCb. RHCb.	51
"	Borsberg	16	32 478	366	55	715	1 698 316	475	1 197	2	416 021	8 952	27 654	4		21
"	Scheibenberg	16	33 397	30	72	748	1 873 070	468	1 508	2	405 120	6 617	23 183	4	LCb. LLCb.	28
"	Gemmi	16	22 390	1 172	—	1 427	1 471 934	384	1 067	2	344 391	7 256	26 483	65	HCb. StE.	26
"	Watzmann	16	31 452	96	11	564	1 723 467	430	962	2	460 173	7 364	33 984	77	DCb. HCb.	33
"	Albis	15	39 152	68	5	609	2 113 320	534	244	2	441 165	7 579	30 389	65	DCb. ChZ.	1
"	Winterberg	15	31 497	146	1	554	1 755 740	435	986	2	353 385	6 096	21 946	981	DCb.	34
"	Drachenfels	15	38 049	1 360	64	531	2 079 592	580	421	2	518 645	4 982	21 462	65	RE.	22
"	Brocken	15	33 788	1 185	32	499	1 911 914	484	1 197	2	459 338	4 363	21 751	77	RE. LZ.	56
"	Rolandseck	15	25 260	—	—	389	1 369 183	369	5 312	68	430 943	6 945	28 256	4	DCb. ChZ.	123
"	Loreley	15	29 233	795	56	372	1 688 754	404	4 363	93	392 059	5 842	18 243	894	RE. LZ.	95
"	Gaisberg	15	29 277	1 264	18	400	1 549 785	447	3 926	74	460 124	6 373	17 129	4		106
"	Hirtstein	15	35 645	—	11	582	1 981 655	522	866	2	421 741	6 559	32 204	105	DCb. ChZ.	29
"	Arlberg	14	19 683	190	45	370	933 300	284	382	2	405 246	9 949	18 920	1 855	ZH.	19
"	Brenner	14	34 047	827	52	443	1 761 017	509	560	2	298 693	5 419	18 702	4		45
"	Donnersberg	14	27 794	418	111	578	1 309 628	413	383	2	313 311	5 337	13 325	4	ZH. RCb.	32
"	Eifel	14	22 543	698	67	402	1 137 250	349	1 837	877	336 479	6 767	17 547	4		85
"	Forstenberg	14	31 710	356	214	609	1 560 098	484	759	2	383 641	8 702	18 823	4	ZH.	46
"	Grenzhorn	14	39 548	940	50	496	2 049 268	573	184	2	369 115	7 266	20 258	4		2
"	Hohe Salve	14	24 078	650	83	395	1 135 396	359	3 856	2	389 869	7 031	17 591	4		141
"	Hohe Göll	14	31 639	657	69	731	1 511 049	487	774	2	340 042	7 520	19 729	1 015	ZH. WM.	60
"	Karst	14	23 294	464	63	416	1 158 740	379	1 541	853	380 411	8 735	16 766	4	ZH. LCb.	44
"	Martinswand	14	24 825	423	9	421	1 240 249	349	1 029	2	338 425	6 222	17 739	4		41
K. V.	Arniberg	20	30 223	1 007	—	293	2 185 257	336	2 142	817	512 000	—	40 332	15		81
"	Balmhorn	20	27 160	1 941	—	275	1 885 753	312	4 027	—	526 447	—	47 466	4		96
"	Beatenberg	20	16 160	5 361	13	198	1 016 109	226	2 373	981	547 175	—	43 554	4		172
"	Hasliberg	20	33 731	558	—	340	2 528 886	367	879	9	520 653	—	43 080	890		39
"	St. Bernhard	19	18 121	1 775	—	183	1 327 684	197	8 575	929	557 958	—	43 266	35		180
"	Dachstein	19	22 725	2 344	16	254	1 593 129	280	3 847	867	557 028	—	42 954	4		141
"	Biberstein	19	28 362	366	—	266	2 030 866	272	4 673	79	561 216	—	49 451	868	LD. LDD.	97
"	Blümlisalp	19	35 026	668	—	355	2 543 787	385	826	1	516 513	—	48 325	122		40
"	Kynast	19	33 291	363	—	361	2 453 116	362	1 675	813	594 817	—	41 887	—**		57
"	Plassenstein	19	32 389	421	4	344	2 399 426	379	1 229	9	527 278	—	41 695	907		62
"	Daubenhorn	19	31 950	853	—	330	2 297 773	361	1 157	1	516 371	—	41 100	912		72
"	Distelalp	19	23 749	1 939	6	223	1 640 139	268	1 463	16	546 994	—	42 871	8		85
"	Thorstein	16	10 995	563	32	265	554 135	174	11 732	2 265	403 649	—	37 690	19	NM. EIN.	276
"	Kesselberg	16	12 151	274	1	192	599 477	183	13 803	3 340	376 897	—	41 890	—**	LLCb. NM.	232
"	Dorenberg	15	39 804	1 105	38	789	2 138 355	529	1 133	1	433 146	—	36 491	4	NM. EIN.	73
"	Zwieselalp	15	17 572	685	—	171	1 308 733	191	11 229	1 782	421 003	—	34 107	—**		205
Sigl V.	Tauern	14	34 605	811	10	364	2 551 795	403	1 019	1	379 234	—	40 063	1 843		43
"	Engelhorn	14	14 969	491	—	176	1 083 416	184	10 679	1 925	381 868	—	32 173	943		225
"	Axenstein	14	28 967	1 176	—	297	2 143 626	390	2 037	11	397 165	—	34 208	918	LD. LDD.	108
"	Grindelwald	14	12 653	436	—	119	901 356	177	12 897	3 147	411 581	—	32 949	64		239
"	Etzelstock	14	38 615	254	9	454	2 716 852	489	556	1	388 331	—	37 348	185		28
"	Hohenstaufen	14	36 126	1 151	—	382	2 624 697	455	806	116	409 881	—	31 351	12		28
"	Mont Cenis	14	10 699	783	28	160	658 387	159	11 665	2 235	390 216	—	31 587	15		244

*) Die Lokomotiven Nr. 785 und 786 kamen im Monat November und Nr. 784 und 787 im Monat Dezember neu in den Dienst.
**) Durch zurückgewonnenes Material ergaben sich Erlöse bei den Lokomotiven Nr. 522: 926 Mark, 527: 54 Mark, 529: 38 Mark.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1. Nr.	2. Gattung der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden: geleistet: Lokomotiven-: 5. Nutz- (Kilometer.)	6. Leer- (Kilometer.)	7. Reserve- (Dienststunden.)	8. Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- geleistet (Kilometer.)	Im Betriebsjahre wurden: verbraucht: 10. Heizmaterial (auf Steinkohle berechnet) (Tonnen.)	11. Unterhaltungskosten zusammen für Lokomotiven (Mark.)	12. davon aus dem Erneuerungsfonds (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: 13. überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	14. im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	15. an Unterhaltungskosten beansprucht: zusammen (einschl. Aufwand aus dem Erneuerungsfonds seit 1887). (Mark.)	16. davon aus dem Erneuerungsfonds seit 1887. (Mark.)	17. Bemerkungen: Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Tüchtigkeit)
537	Sigl V.	Rigi	14	27 994	1 520	37	320	1 861 543	354	2 635	820	367 919	—	30 465	47	LD. LDB.
475	HI. V.	Badelwand	12	32 228	235	134	701	1 470 355	478	318	2	382 706	9 275	12 355	4	
476	"	Kyffhäuser	12	42 093	820	203	826	1 992 980	583	170	2	381 092	9 325	13 089	4	
477	"	Gotzenalp	12	38 103	555	105	731	1 752 527	546	404	2	385 218	8 663	12 752	4	HL.
478	"	Schwarzwald	12	38 972	331	107	750	1 836 352	547	125	2	378 505	8 857	12 443	4	
479	"	Odenwald	12	34 143	163	146	716	1 586 506	482	1 220	2	362 200	9 143	14 011	4	
538	"	Finsteraarhorn	12	33 675	163	—	519	2 102 820	474	1 239	12	333 662	4 223	20 499	43	
539	"	Galmihorn	12	35 039	362	1	493	2 305 769	484	1 414	27	345 071	3 831	19 144	63	
540	"	Zugspitz	12	33 505	325	24	679	1 962 935	465	417	1	340 417	3 898	21 385	47	LD. LDB.
541	"	Glärnisch	12	28 942	185	1	425	1 858 038	391	2 836	51	329 769	4 052	23 405	67	
542	"	Burgenstein	12	31 626	172	1	411	2 007 423	402	1 828	12	332 879	3 916	23 552	47	
543	"	Doldenhorn	12	34 946	330	—	475	2 254 522	469	1 202	23	332 387	3 753	20 365	989	
*778	U. V.	Tellkoppe	2	19 642	265	28	314	1 352 049	261	2 140	1	56 428	835	—†	—	DE.
88	II. I. T.	Würschnitz	31	490	140	199	1 813	9 890	99	4 153	60	212 213	—	45 159	4	LD. LDB.
87	"	Schönbörnchen	30	1 602	230	269	2 550	27 698	148	1 890	5	163 378	—	49 309	4	
89	"	Lugau	30	2 480	91	288	2 335	49 295	139	393	29	221 322	—	47 682	4	LD. GP.
637	"	Greiz	23	8 954	451	311	1 856	197 868	157	494	1	506 876	22 303	26 818	4	GP.
638	"	Brunn	23	6 915	225	359	2 317	154 587	173	208	1	414 196	19 852	25 033	672	GP. LD.
634	II. IIa. T.	Leder	34	95	7	440	3 286	3 074	189	130	11	471 072	—	55 288	28	LD. LDB.
639	II. IIIb. T.	Stahl	13	43 441	573	162	576	1 077 949	419	2 021	1	428 004	—	24 841	612	ChA. AG.
640	"	Granit	13	41 291	923	245	521	1 053 544	398	831	1	439 007	—	24 005	8	ChA. RHCh.
641	"	Marmor	13	31 981	1 724	710	717	757 849	376	1 947	559	389 867	—	25 007	4	ChA.
642	"	Gold	13	26 861	803	60	506	545 143	268	50	1	288 775	—	19 209	867	NG. ChA.
643	"	Kobalt	13	36 249	4 758	797	1 096	1 024 965	508	664	182	359 823	—	16 336	592	ChA. RE.
644	"	Nickel	13	33 188	4 331	668	1 063	925 405	487	656	1	315 094	—	14 875	4	ChA.
645	"	Arsen	13	28 429	2 316	481	533	722 773	317	2 651	184	387 471	—	26 555	4	ChA. AG.
646	"	Basalt	13	36 657	4 784	676	1 257	1 026 411	514	223	1	294 729	—	15 102	4	ChA. RE.
647	"	Silber	13	40 810	526	77	458	1 034 794	393	1 208	1	378 966	—	18 772	4	ChA. RHCh.
648	"	Kalk	13	38 040	804	143	481	944 509	365	2 556	1	326 282	—	18 081	4	
649	"	Albit	13	32 491	2 286	512	633	792 147	356	1 799	111	372 487	—	26 158	4	
650	"	Epidot	12	25 452	1 603	404	572	621 387	280	1 452	196	406 525	6 347	21 745	4	
651	"	Topas	12	33 860	2 285	506	833	810 020	380	1 314	1	400 851	6 159	24 029	198	ChA. SI.
652	"	Felsit	12	36 869	2 704	630	816	894 290	415	132	1	355 414	7 133	24 613	200	
653	"	Demant	12	29 200	2 476	608	748	701 398	339	2 562	1	380 389	8 111	22 280	4	
654	"	Korund	12	33 686	2 451	596	773	808 712	374	1 367	1	391 771	6 659	23 517	202	
690	Schw. II. IIIb. T.	Alabaster	14	38 166	89	—	629	760 595	362	1 167	555	250 459	—	17 115	4	NG.
691		Granat	14	24 757	266	—	410	470 830	217	4 818	45	245 325	—	18 453	601	
692	"	Saphir	14	29 549	381	541	1 255	685 665	293	2 728	1	263 558	—	20 256	4	RHCh. CI.
693	"	Onyx	14	18 393	223	253	539	405 586	169	4 588	151	288 794	—	23 882	198	RHCh.
694	"	Opal	14	34 989	446	455	1 007	821 341	346	2 149	1	239 264	—	20 959	99	RHCh. CI.
695	"	Jaspis	14	38 532	598	553	1 140	875 516	338	2 002	565	246 824	—	20 855	8	RHCh.
53	II. IVb. T.	Schwarzenberg	32	6 149	637	384	969	188 807	144	2 466	160	345 767	—	56 072	4	PIG. ZI.
58	"	Schneeberg	29	11 253	226	392	1 391	161 012	191	2 531	156	407 409	35 900	45 878	4	SchN.
59	"	Neustädtel	29	11 638	102	356	1 496	173 219	191	1 167	2	337 771	30 557	47 978	4	
108	"	Hercules	26	10 533	718	522	1 339	187 269	195	141	2	75 040	53 324	33 565	4	SchN. ZI.
112	II. IVbb. T.	Wildeck	24	9 333	268	278	1 459	246 241	191	3 818	273	523 765	23 338	39 712	4	ChA. RHC.
364	II. V. T.	Knappe	16	246	52	369	3 330	8 361	176	97	2	43 011	44 326	24 034	1 081	DCh. BI.
365	"	Schacht	16	3 468	721	345	2 319	103 627	176	4 705	2	43 161	43 217	23 098	4	StE. Ch.
366	"	Wetter	16	12 119	539	713	2 276	621 465	235	373	2	184 205	37 347	18 856	4	LZ. LF.
367	"	Hunt	16	13 826	1 846	855	1 677	367 963	313	923	2	125 247	30 913	20 989	4	ZKl. SI.
368	"	Tiefbau	16	10 077	494	205	1 228	503 243	209	675	55	160 376	32 069	17 800	4	PIG. LI.
16	"	Kohle	15	13 138	1 135	860	2 200	690 537	232	2 024	2	165 403	34 104	21 739	968	LZ. PIG.
17	"	Adhäsion	15	9 740	1 581	661	1 862	316 764	218	5 038	64	94 723	29 988	17 491	4	SZ. ZK.
23	"	Kraft	15	64	201	242	2 482	1 875	129	5 264	74	3 482	43 817	16 969	4	BD.
24	"	Leistung	15	9 233	2 070	310	2 272	327 461	232	1 087	2	102 453	29 247	16 766	4	SZ. ZK.
64	"	Eisen	15	8 122	1 656	257	2 191	331 021	221	5 399	60	82 285	31 165	16 730	887	SZ. Ch.
65	"	Kaue	15	201	222	246	2 492	5 784	126	4 338	72	9 052	43 092	17 148	4	BD. DC.
69	"	Fahrt	15	11 565	442	1 041	1 870	628 456	194	2 047	2	164 524	33 848	20 710	974	LZ.
213	"	Morgengang	15	106	209	241	2 375	4 241	123	5 558	71	5 789	44 468	18 798	4	BD. DC.
420	"	Schlägel	15	110	194	223	2 347	3 647	120	4 910	67	2 802	44 050	21 506	883	
218	"	Bohrer	14	10 436	527	621	1 790	524 459	175	5 794	1 017	141 007	28 878	13 662	8	LZ. LG.
219	"	Rolle	14	9 748	2 374	215	2 844	369 342	270	1 073	887	116 356	26 672	15 307	4	
221	"	Meisel	14	9 140	2 083	269	2 402	358 290	248	1 680	813	100 265	24 146	14 584	4	SZ. ZH.
223	"	Seil	14	7 262	2 064	123	1 782	295 063	215	4 064	86	98 891	23 998	14 411	4	
224	"	Haspel	14	9 316	2 442	235	2 455	367 331	260	1 398	818	111 488	25 455	14 339	4	
18	"	Compass	11	7 364	1 779	173	1 868	301 814	203	4 264	868	96 369	20 768	11 661	4	SZ.
19	"	Magnet	11	10 069	2 252	225	2 581	408 441	271	453	2	96 143	19 500	11 907	4	SZ. ZH.

*) Die Lokomotive Nr. 778 ward am 1. April von der vormaligen Berlin-Dresdner Eisenbahn übernommen und
†) über die bis zur Zeit der Uebernahme entstandenen Unterhaltungskosten für die Lokomotive allein war ein Nachweis nicht vorhanden.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden: geleistet: Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle berechnet) für Lokomotiven	Unterhaltungskosten für Lokomotiven: zusammen	davon aus dem Erneuerungsfonds	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt	im Rangierdienste geleistet	an Unterhaltungskosten beansprucht: zusammen (einschl. Aufwand aus dem Erneuerungsfonds seit 1887).	davon aus dem Erneuerungsfonds seit 1887.	Bemerkungen: Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in der Werkstatt gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.		Kilometer.	Stunden.	Mark.			Tage
H. V. T.	Kobold	11	235	55	308	3 124	7 091	140	1 168	2	1 159	35 202	12 199	4	DCh. BD.	30
„	Gnom	11	255	87	321	3 238	8 743	166	612	2	1 334	34 638	11 738	4		18
„	Arbeit	11	14 164	1 189	814	2 188	358 743	294	2 631	881	93 801	18 913	16 274	4	ZKl. StE.	48
„	Gestänge	11	11 806	651	884	2 028	293 014	300	3 531	5	53 813	24 497	14 551	4	ZKl. ChA.	61
„	Basis	11	10 824	2 613	326	2 482	409 269	303	459	2	97 508	20 550	10 621	4	SZ. ChZ.	5
„	Dynamit	11	8 170	1 999	142	2 211	333 866	228	2 814	2	27 922	24 574	12 148	4	SZ. ZH.	62
„	Steiger	11	5 172	727	303	1 894	139 214	155	5 746	901	98 238	19 249	13 785	4	StE. ChZ.	132
„	Glocke	11	4 442	830	457	3 210	129 642	238	350	1	83 315	20 010	18 172	958	StE. RCh.	4
„	Halde	11	3 746	635	368	2 681	100 997	195	3 889	1	73 700	20 715	14 051	4	StE. ChZ.	71
„	Berggeist	10	13 839	49	1	2 230	942 687	325	952	59	79 967	19 659	13 944	76	PlG.	78
„	Concordia	5	5 992	1 145	410	2 942	177 856	226	1 808	74	94 465	3 824	3 989	46	StE. ChZ.	28
„	Die Harth	4	14 256	390	537	1 743	567 113	231	159	1	77 309	3 109	3 945	308	LZ. LGM.	12
„	Motor	unter 1	102	28	119	899	2 163	66	159	1	—	—	—	—	RCh.	1
„	Läufer	„	130	49	125	858	3 712	67	170	1	—	—	—	—	ChZ.	1
„	Horizont	„	85	27	94	661	2 302	53	172	1	—	—	—	—	DCh.	—
„	Block	„	119	23	98	674	2 779	50	200	1	—	—	—	—	LCh.	6
W. VII. T.	Grube	14	6 866	348	239	1 229	151 492	112	4 259	60	43 544	—	19 267	12		152
„	Kunst	14	4 175	160	126	751	91 597	67	7 412	1 517	48 608	—	17 880	545	GP.	244
„	Blende	14	11 955	245	407	2 278	266 450	173	85	1	40 650	—	21 391	585		—
„	Curve	14	7 196	491	251	1 342	164 864	112	2 445	25	51 404	—	17 252	12		139
Schi. VII. T.	Zwenkau	15	29 348	481	—	293	200 415	174	2 236	588	233 438	7 067	19 170	59	MR. LGM.	135
„	Wiprecht von Groitzsch	15	36 185	396	—	251	279 887	190	3 047	1 162	313 778	9 010	20 332	28	LGM. MR.	146
„	Lucka	14	23 923	255	—	187	175 996	132	4 287	112	296 895	7 911	15 410	20		191
„	Gaschwitz	14	39 527	214	4	356	252 104	259	383	1	239 897	7 549	20 518	587	MR.	36
Cr. VII. T.	Sauger	15	568	83	367	2 909	14 613	134	1 159	9	53 588	—	15 379	508	LD. LDD.	28
„	Klappe	15	1 384	—	346	3 102	24 151	145	473	1	43 073	—	15 409	490		19
E. VII. T.	Bismarck	4	20 948	—	4	206	201 082	118	1 376	1	182 284	4 513	11 379	—	DE.	34
„	Borsig	4	19 991	7	4	297	194 418	115	1 489	1	117 404	2 355	4 555	—		44
H. VII. T.	Dante	6	1 122	1 001	291	2 827	20 511	126	991	431	15 776	13 969	2 888	13	BD. DCh.	17
„	Goethe	6	3 444	230	188	2 383	56 755	118	1 652	5	23 525	12 310	2 842	4	LD. LDD.	101
„	Schiller	6	1 771	200	230	2 251	30 871	109	1 705	205	14 302	14 189	2 535	4		114
„	Gellert	6	11 319	341	172	2 049	180 605	144	778	2	35 507	11 546	4 710	480	PB. GD.	28
„	Uhland	6	26 282	111	38	556	440 749	182	2 034	34	39 646	12 017	5 947	4	HCh. StE.	70
„	Herder	6	16 374	227	—	1 145	392 452	194	2 510	495	44 335	8 365	6 019	12	OP.	112
„	Körner	6	18	84	220	3 183	841	167	1 183	25	55 011	8 975	5 109	510	PlG. LP.	81
„	Schlömilch	5	23 673	596	92	1 297	184 102	190	617	1	54 615	1 683	1 913	303	LGM. PlG.	41
„	Iffland	5	18 197	283	9	544	257 976	150	448	1	59 557	4 051	1 161	4	PB. JS.	73
„	Scheffel	3	15 769	113	83	982	281 984	156	2 358	464	96 102	1 979	2 154	4	StE. HCh.	123
„	Bürger	3	36 713	5	—	803	630 715	270	1 580	34	93 821	1 829	2 602	4		69
„	Voss	2	14 911	1 391	107	2 073	396 604	187	151	2	20 650	3 404	671	4	DCh.	2
„	Gottsched	2	13 882	1 236	66	1 974	367 382	198	544	2	19 539	3 596	301	4		22
„	Hegel	2	56	—	443	3 301	1 748	163	61	2	124	5 440	251	4	LD.	—
„	Laube	2	98	—	402	3 133	2 942	156	237	2	347	5 387	236	4		22
„	Holtei	2	3 855	—	250	3 162	63 603	152	314	1	5 487	4 758	345	4	LDD. LD.	21
„	Hebbel	2	13 226	1 251	119	1 917	352 275	185	653	1	15 876	3 606	366	4	DCh.	29
„	Freytag	2	42 022	26	1	896	717 308	311	863	1	51 602	1 043	692	4	StE. HCh.	29
„	Zschokke	2	4 057	—	247	3 161	66 358	157	329	1	3 755	4 770	172	4	LDD. LD.	21
„	Kotzebue	2	3 023	—	278	3 067	48 735	162	317	1	2 706	4 643	200	4		22
„	Heine	2	368	371	334	3 183	11 202	112	622	1	2 504	4 875	175	4	GD.	20
H. VII. T. S.	Berggiesshübel	8	20 822	109	2	640	358 976	153	1 251	1	170 793	4 323	10 309	368	PB.	41
„	Rottwerndorf	8	8 969	543	9	269	107 836	63	1 748	31	125 158	3 154	7 951	4	PB. SZ.	32
„	Johanngeorgenstadt	5	27 106	188	10	691	260 437	243	873	357	112 590	2 949	4 571	—	JS.	38
„	Erla	5	14 462	308	7	364	141 485	137	509	1	74 946	1 861	4 266	—		69
„	Schönberg	1	24 361	194	8	833	217 546	176	309	1	8 173	275	196	9	SSz.	28
„	Schleiz	1	18 494	397	100	616	152 184	137	126	1	13 648	461	248	—		14
H. VII. T. O.	Mülsen	3	31 745	—	260	378	163 872	132	795	16	72 754	860	2 161	105	LZ. SZ.	71
„	Thurm	3	39 957	—	307	499	206 726	173	512	9	47 661	580	2 025	81		15
„	Lichtentanne	1	38 935	—	331	424	198 907	164	1 098	38	35 366	394	442	4		117
„	Culten	1	39 986	—	314	500	210 107	161	1 072	24	30 850	320	467	4		112
H. VIIIb. T.	Döhlen	31	5	9	344	2 937	24	146	452	2	480 709	—	70 700	4	BD.	20
„	Hainsberg	31	59	17	350	3 005	1 341	138	259	2	488 103	—	75 202	16	BD. ChD.	11
„	Burgk	22	4 270	2 127	134	2 034	83 940	126	1 395	2	278 566	—	47 846	4	DCh. BD.	55
Hz. 0.	Dampfwagen A	5	25 566	627	—	—	77 315	103	639	1	114 472	—	5 649	244	ZWL. ZL. ZR.	76
„	„ B	5	19 023	1 125	—	—	58 862	84	513	1	109 449	—	5 955	234		105
„	„ C	5	29 313	359	—	—	92 093	121	547	1	123 021	—	5 351	230		59

*) Die Lokomotiven Nr. 632 und 781 kamen im Monat September, Nr. 782 und 783 im Monat Oktober neu in den Dienst; die Lokomotiven Nr. 779 und 780 wurden am 1. April von d
ligen Berlin-Dresdner Eisenbahn übernommen.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1. Nr.	2. Gattung	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden: 5. geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	7. Reserve- (Dienststunden.)	8. Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	10. verbraucht für Lokomotiven: Heizmaterial (auf Steinkohle berechnet) (Tonnen.)	11. Unterhaltungskosten zusammen (Mark.)	12. davon aus dem Erneuerungsfonds (Mark.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: 13. überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	14. im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	15. an Unterhaltungskosten beansprucht: zusammen (einschl. Aufwand aus dem Erneuerungsfonds seit 1887) (Mark.)	16. davon aus dem Erneuerungsfonds seit 1887. (Mark.)	17. Bemerku: Die Lokomo liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt):
		Hierüber:														
†—	H. II. T.	Wolf . . .	37	13 314	199	15	941	333 814	164	1 641	209	537 099	—	79 663	4	97.
†—	„	Eber . . .	37	3 452	82	573	3 095	121 422	191	588	16	734 416	—	73 255	4	IG.
		b) Lokomotiven für schmalspurige Bahnen.														
1	H.V.T.K.	———	7	22 782	4	9	241	272 192	115	765	—	89 079	2 177	7 658	26	} I9.
2	„	———	7	21 970	14	—	283	272 131	110	1 647	—	90 082	1 650	5 297	—	
3	„	———	7	16 334	90	15	714	300 417	118	1 146	18	94 285	1 925	5 518	—	VI. I9.
4	„	———	6	16 284	126	14	1 046	363 049	149	1 437	19	92 980	914	6 664	22	VI.
6	„	———	5	14 027	73	3	676	276 342	108	767	7	53 928	1 539	4 498	—	VI. I9.
7	„	———	4	4 251	66	—	107	81 498	22	18	—	52 415	1 289	2 974	—	IIIg.
8	„	———	4	26 292	19	3	477	380 320	128	1 090	25	83 178	1 352	3 231	419	} 09. II.
9	„	———	4	26 461	19	15	473	393 376	133	1 166	430	68 442	1 149	2 981	8	
10	„	———	4	26 276	18	—	470	379 381	145	1 219	413	85 810	1 377	2 832	8	
11	„	———	4	17 319	72	348	368	235 588	103	1 059	439	62 165	1 030	1 593	4	
12	„	———	4	12 654	149	4	338	229 877	65	856	310	74 471	1 584	1 956	8	} IIIg.
13	„	———	4	27 445	143	15	827	520 124	143	258	—	42 718	939	1 439	—	
14	„	———	4	10 921	2 081	—	316	159 956	79	71	—	39 714	888	2 383	—	II.
15	„	———	4	18 507	10	—	498	376 028	98	335	—	47 725	1 030	2 449	4	KKk.
16	„	———	4	23 925	159	—	719	397 671	127	1 106	332	88 332	1 664	3 492	—	III. KK.
17	„	———	4	29 021	81	—	841	508 881	145	766	—	52 696	699	2 693	—	KKk. IV.
20	„	———	3	16 646	86	—	141	334 280	96	1 511	8	45 993	488	2 144	—	III. KK.
21	„	———	3	7 885	112	63	48	149 459	50	1 443	—	53 616	1 739	1 307	—	III.
22	„	———	3	6 333	65	9	17	87 594	52	1 247	19	55 328	631	2 141	—	} IVt.
23	„	———	2	14 414	15	3	55	194 325	116	767	—	13 488	28	935	—	
24	„	———	2	6 758	98	25	29	85 747	56	633	11	14 577	35	2 092	—	
25	„	———	2	14 395	1 156	747	572	230 564	137	1 819	—	22 966	669	901	—	} VK.
26	„	———	2	13 050	1 734	563	525	210 921	129	989	—	17 084	528	772	—	
27	„	———	2	18 235	2 512	951	553	288 198	174	876	—	20 666	476	729	—	
*28	„	———	unter 1	7 336	573	297	300	121 697	64	235	—	—	—	—	—	} IIIr.
*29	„	———	„	637	18	12	14	8 384	8	159	—	—	—	—	—	
*30	„	———	„	1 811	91	35	45	23 631	18	153	—	—	—	—	—	
*31	„	———	„	3 861	11	—	61	63 917	25	130	—	—	—	—	—	} III. 09
*32	„	———	„	3 515	38	201	77	54 814	33	104	—	—	—	—	—	
*33	„	———	„	6 627	2	166	77	115 331	47	107	—	—	—	—	—	
*34	„	———	„	3 988	30	—	67	64 909	29	117	—	—	—	—	—	
5	Hg. VII. T. K.	———	16	—	—	—	—	—	—	9	—	8 403	1 012	6 824	13**	—
18	Hth. P. K.	———	3	25 260	182	13	113	536 276	202	2 860	—	39 023	175	7 698	496	} III.
19	„	———	3	28 242	37	—	127	602 856	215	3 124	485	46 448	215	4 447	8	
		Hauptsumme für 1888		20 153 976	1 242 583	260 647	861 892	718 575 610	250 552[1]	1 505 864[2]	135 418[3]	—	—	—	—	—
		„ „ 1887		19 073 885	1 088 952	248 209	797 519	677 158 445	238 097	1 379 058	116 205	—	—	—	—	—
		1888 entfielen:														
I)		auf die Staatsbahnen		19 976 888	1 233 373	260 405	855 695	713 856 987	249 072	—	—	—	—	—	—	—
II)		„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn . .		3 742	404	31	276	160 825	64	—	—	—	—	—	—	—
III)		„ „ Zittau-Reichenberger Bahn .		157 015	8 070	211	4 797	4 072 524	1 255	—	—	—	—	—	—	—
IV)		„ „ Brückenbergschachtbahn b. Zwickau		11 915	721	—	1 073	426 194	161	—	—	—	—	—	—	—
V)		„ „ Zweigbahn Berthelsdorf-Weissenborn		366	11	—	4	4 677	—***	—	—	—	—	—	—	—
VI)		„ „ Zweigbahn Mosel-Crossen (schmalspurig)		4 050	4	—	47	54 403	—***	—	—	—	—	—	—	—
		Ausserdem haben **fremde Lokomotiven** geleistet bezw. verbraucht .		130 860	4 636	1 898	5 789	2 552 194	1 156	—	—	—	—	—	—	—
		Auf den Staatsbahnen wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht .		20 107 748	1 238 009	262 303	861 484	716 409 181	250 228	—	—	—	—	—	—	—

†) Diese Lokomotiven sind bereits ersetzt.
*) Die Lokomotiven Nr. 28 bis mit 33 kamen im Monat August und Nr. 34 im Monat September neu in den Dienst.
**) Leistungen und Unterhaltungskosten vom Jahre 1882 an.
***) Der Kohlenverbrauch ist in der Summe der Staatsbahnen enthalten.
1) Einschliesslich 3590 t Steinkohlen als Antheil für Heizung der Personenwagen durch Lokomotivendampf und 290 t (186 t für normalspurige Lokomotiven, 104 t für schm Lokomotiven) als Antheil für Lokomotivwasser-Beschaffung mittelst Ejector- bezw. Pulsometerbetriebes.
2) Diese Summe setzt sich zusammen: Betr.-Rechn. Tit. Vb. 1. 1. = 1 370 446 Mark (1 371 018 — 572 Mark) } Diese Abzüge betreffen Zubehör und Reservetheile
Erneuer.-Fonds bezw. Tit. VI b. 2. 1 b. = 135 418 „ (142 035 — 6 617 „) } den einzelnen Lokomotiven nicht zugeschrieben
(nach Abzug der Erlöse).
3) Nach Abzug des Rückgewinnes von zusammen 217 Mark bei den Lokomotiven Nr. 14, 60, 82, 217, 361, 556, 571, 573, 610 und 664.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Lokomotiven-Reserve-	Lokomotiven-Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht: Heizmaterial (auf Steinkohle berechnet)	Unterhaltungskosten zusammen für Lokomotiven	Unterhaltungskosten davon aus dem Erneuerungsfonds für Lokomotiven	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	an Unterhaltungskosten beansprucht zusammen (einschl. Aufwand aus dem Erneuerungsfonds seit 1887).	an Unterhaltungskosten beansprucht davon aus dem Erneuerungsfonds seit 1887.	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	Bemerkungen. Die Lokomotiven haben in der Werkstatt gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Mark.		Kilometer.	Stunden.	Mark.			Tage.
	2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.															
	a) Altenburg-Zeitzer Bahn.															
B. II.	Zeitz	16	19 904	351	33	1 299	772 799	289	3 159	231	339 537	14 934	28 717	264	A. Z.	92
„	Meuselwitz	16	24 688	637	77	1 571	963 910	336	1 076	241	359 235	16 395	28 743	194		41
„	Wilhelm I.	16	11 919	2 586	721	1 881	408 411	253	1 244	231	355 856	15 662	26 367	204		63
„	Herzog Ernst	16	16 006	2 144	655	1 962	558 301	296	1 073	237	279 847	17 790	28 333	260		45
„	Rositz	13	9 293	1 352	348	1 197	333 157	191	1 675	231	199 002	16 342	22 297	953		121
III b.	Rehmsdorf	5	6 110	2 082	519	1 253	200 008	154	2 207	231	90 827	6 131	5 167	194		147
V. I.	Molbitz	2	12 863	489	33	887	587 417	206	4 028	1 183	26 422	1 593	2 062	194		136
„	Friedrich	unt. 1	4 072	355	72	356	177 020	69	312	231	—	—	—	—		—
VII.	Kriebitzsch	8	15 091	160	—	308	116 917	84	1 580	250	196 903	1 910	6 940	194		83
I. 8.	Mumsdorf	5	35 692	130	—	745	271 441	180	801	240	141 827	1 947	4 917	194		40
	Hauptsumme für 1888		155 638	10 286	2 458	11 459	4 389 381	2 058[1]	17 155[2]	3 306	—	—	—	—	—	768
	„ „ 1887		164 897	9 707	2 398	10 836	5 032 731	2 166	13 642	2 651	—	—	—	—	—	771
	1888 entfielen:															
	die Altenburg-Zeitzer Bahn		154 118	9 605	1 902	10 061	4 362 432	1 971	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Staatsbahnen		1 520	681	556	1 398	26 949	87	—	—	—	—	—	—	—	—
	dem haben fremde Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		3 742	404	31	276	160 825	64	—	—	—	—	—	—	—	—
	der Altenburg-Zeitzer Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		157 860	10 009	1 933	10 337	4 523 257	2 035	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) Zittau-Reichenberger Bahn.															
II. II.	Rich. Hartmann	31	8 642	759	437	3 931	174 708	211	17	—	658 963	36 318	66 971	—	ZR. ZWL.	2
„	Saturn	29	24 869	2 742	562	1 503	549 652	253	716	—	709 793	32 832	60 958	—	ZWL. BZ. ZR.	40
„	Mars	29	10 269	1 537	268	2 044	237 991	169	3 816	—	777 704	31 358	61 963	—	ZWL. ZR.	109
„	Neptun	29	25 259	2 658	382	1 555	560 658	287	928	—	795 446	29 626	65 235	—	ZL.	27
III b.	Jupiter	5	48 834	390	10	795	918 293	326	1 847	—	222 133	3 051	5 254	—	BZ. ZR.	39
„	Reichenberg	2	44 630	434	28	774	825 306	325	828	—	83 191	1 291	1 052	—		48
	Hauptsumme für 1888		162 503	8 520	1 687	10 602	3 266 608	1 571[3]	8 152	—	—	—	—	—	—	265
	„ „ 1887		159 416	7 571	1 884	10 220	3 149 421	1 500	9 706	—	—	—	—	—	—	302
	1888 entfielen:															
	die Zittau-Reichenberger Bahn		33 172	4 575	345	6 212	741 576	502	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Staatsbahnen		129 331	3 945	1 342	4 390	2 525 032	1 069	—	—	—	—	—	—	—	—
	dem haben fremde Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		157 015	8 070	211	4 797	4 072 524	1 255	—	—	—	—	—	—	—	—
	der Zittau-Reichenberger Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht		190 187	12 645	556	11 009	4 814 100	1 757	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Die Lokomotive Friedrich kam im Monat Oktober neu in den Dienst.

1) Einschliesslich 7 t Steinkohlen als Antheil für Lokomotivwasser-Beschaffung durch Ejectoranlage.

2) Diese Summe setzt sich zusammen: Betr.-Rechn.-Ausg.-Tit. V b. I. 1. = 13 849 Mark;
Ern.-Fonds bezw. Tit. VI. 2. 1. = 3 306 „ ; ausserdem wurden noch verwendet für Lokomotiv-Zubehör: 514 Mark.

3) Einschliesslich 40 t Steinkohlen als Antheil für Heizung der Personenwagen durch Lokomotivendampf.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

Durchschnittsleistung und Durchschnittsverbrauch der Lokomotiven der Staats-Eisenbahnen.

Verwendung.	Gattung.	Stückzahl durchschnittl. (auf das volle Jahr berechnet).	Durchschnittlich für ein Stück und volles Jahr. Nutz-Kilometer.	Leer-Kilometer.	Reserve-Dienststunden.	Rangir-Dienststunden.	Wagenachsenkilometer auf ein Nutzkilometer.	Heizmaterial in Tonnen*) auf 1000 Nutzkilometer einschl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.	Heizmaterial in Tonnen*) auf 1000 Nutzkilometer ausschl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.	Heizmaterial in Tonnen*) auf 1000 Wagenachsenkilometer einschl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.	Heizmaterial in Tonnen*) auf 1000 Wagenachsenkilometer ausschl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.	Unterhaltungskosten**) für eine Lokomotive einschl. des Aufwandes aus dem Erneuerungsfonds Mark.	Unterhaltungskosten**) für eine Lokomotive ausschl. des Aufwandes aus dem Erneuerungsfonds Mark.	Unterhaltungskosten**) für 1 Lokomotiv- u. Rangirkilom. einschl. des Aufwandes aus dem Erneuerungsfonds Mark.	Unterhaltungskosten**) für 1 Lokomotiv- u. Rangirkilom. ausschl. des Aufwandes aus dem Erneuerungsfonds Mark.
I) nach den Gattungen:															
Eilzug-Lokomotiven.	H. VI.	30,0	36 750,2	969,6	226,9	238,8	21,63	8,680	8,489	0,415	0,392	3 306,57	2 951,70	0,082	0,074
	B. VI.	9,0	38 667,3	504,4	7,2	153,6	25,28	8,451	8,218	0,334	0,325	2 271,11	2 052,39	0,036	0,034
	Hl. VI.	12,0	40 732,0	1 810,8	348,0	474,1	26,79	9,867	9,037	0,368	0,337	1 415,50	1 378,12	0,030	0,029
	Schw. VI.	4,5	28 021,3	701,8	1 035,3	1 241,6	20,68	13,244	10,690	0,640	0,517	3 763,11	3 708,22	0,091	0,089
	H. VI a.	11,0	30 012,0	1 364,9	263,5	639,5	20,77	8,151	6,903	0,392	0,332	1 765,91	1 673,09	0,047	0,044
	B. VI a.	12,3	33 307,6	1 434,1	288,1	630,5	18,49	7,347	6,212	0,397	0,336	1 381,62	1 259,84	0,034	0,031
	H. VI b.	2,0	40 123,5	1 291,0	729,0	653,5	23,20	10,281	9,172	0,443	0,395	2 247,50	2 245,50	0,047	0,047
	H. VI b. C.	5,3	56 032,0	727,7	33,0	522,5	20,80	8,159	7,694	0,392	0,370	2 330,75	2 329,25	0,028	0,028
	K. VIII b.	8,0	38 990,5	1 329,8	459,6	14,6	23,36	10,612	10,259	0,454	0,439	1 812,88	1 559,88	0,045	0,038
Personenzug-Lokomotiven.	H. III a.	1,0	19 697,0	5 437,0	1 343,0	1 683,0	22,02	14,063	8,123	0,639	0,369	712,00	710,00	0,017	0,017
	W. III a.	2,0	8 303,0	2 527,0	619,5	1 390,0	20,83	17,886	8,250	0,859	0,396	2 416,50	2 304,50	0,098	0,093
	B. III a.	1,0	19 256,0	5 373,0	1 358,0	1 580,0	22,28	13,502	7,684	0,606	0,343	2 714,00	2 526,00	0,067	0,062
	H. III.	66,0	24 719,6	2 082,6	377,7	1 313,6	37,85	12,021	9,141	0,318	0,241	1 406,48	1 295,33	0,035	0,032
	H. III b.	51,2	35 934,2	1 803,2	326,4	906,6	25,92	10,344	8,902	0,399	0,343	1 706,37	1 653,46	0,036	0,035
	K. III.	7,0	38 287,6	112,4	49,1	224,3	24,21	9,175	8,891	0,379	0,367	3 607,57	2 792,57	0,089	0,069
	K. III b.	14,0	28 211,7	2 445,4	428,5	914,2	34,22	12,224	10,216	0,357	0,299	2 765,93	2 600,71	0,069	0,065
	Schw. III b.	32,0	33 774,7	1 991,6	770,0	1 008,8	22,57	10,327	8,440	0,458	0,374	1 495,59	1 447,19	0,033	0,032
	Hl. III b.	15,0	33 322,1	1 977,1	425,3	691,9	25,62	10,736	9,385	0,419	0,366	1 009,07	999,47	0,024	0,024
Lokomotiven für gemischte Züge.	C. I.	1,0	—	—	330,0	2 862,0	—	—	—	—	—	382,00	380,00	0,013	0,013
	H. II.	79,0	16 110,2	1 532,3	379,3	1 675,8	46,92	16,048	10,830	0,342	0,231	2 014,47	1 810,25	0,059	0,053
	W. II.	2,0	5 477,0	4 415,5	241,5	2 637,0	40,70	39,529	14,698	0,971	0,361	411,00	403,50	0,011	0,011
	B. II.	2,0	2 682,5	160,0	419,0	2 307,5	30,79	68,034	28,891	2,210	0,938	1 644,00	1 628,50	0,062	0,062
	K. II.	29,0	23 858,0	2 657,5	631,3	1 430,3	27,96	12,002	8,539	0,429	0,305	1 689,62	1 579,03	0,041	0,039
	Schi. II.	8,0	16 365,3	932,3	120,9	1 597,3	60,90	15,284	10,762	0,251	0,177	436,75	433,13	0,013	0,013
	H. IV b.	20,0	12 437,1	1 202,9	525,2	1 714,2	29,81	18,787	11,842	0,630	0,397	1 239,30	1 103,30	0,040	0,036
	H. V a.	4,0	5 826,0	1 127,0	170,5	2 613,0	31,30	29,437	9,054	0,940	0,289	597,25	595,25	0,018	0,018
	H. VII.	22,0	20 374,2	4 641,7	631,9	1 333,2	23,23	16,335	12,027	0,703	0,518	1 718,05	1 610,86	0,045	0,042
	Schw. VII.	10,0	7 748,8	5 712,1	871,3	2 009,9	35,55	34,057	17,912	0,958	0,504	1 567,00	1 428,70	0,047	0,043
Lastzug-Lokomotiven.	H. V.	118,8	27 012,2	1 585,6	207,4	731,3	54,40	14,725	13,185	0,276	0,242	2 138,53	1 873,85	0,060	0,052
	H. V. C.	11,4	27 306,4	1 316,7	27,5	570,0	58,48	13,036	11,908	0,223	0,204	883,95	882,19	0,026	0,026
	Schw. V.	35,0	30 904,2	616,9	41,7	662,9	54,14	14,842	13,818	0,274	0,255	1 333,29	1 271,77	0,035	0,033
	K. V.	16,0	25 838,1	1 263,9	6,9	302,4	68,95	11,664	10,936	0,169	0,159	4 422,69	3 678,81	0,147	0,122
	Sigl V.	8,0	25 578,5	827,8	10,5	284,0	71,06	12,760	12,129	0,180	0,171	5 286,75	4 254,75	0,181	0,145
	Hl. V.	11,0	34 842,9	331,0	65,6	611,5	55,13	13,883	13,064	0,252	0,237	1 015,73	1 003,36	0,025	0,024
	U. V.	0,7	28 060,0	378,6	40,0	448,6	68,83	13,288	12,524	0,193	0,182	3 057,14	3 055,71	0,093	0,093
Tender-Lokomotiven.	H. I. T.	5,0	4 088,2	227,4	285,2	2 174,2	21,49	35,028	11,105	1,630	0,517	1 427,60	1 408,40	0,055	0,054
	B. II a. T.	1,0	95,0	7,0	440,0	3 286,0	32,36	—	—	—	—	130,00	119,00	0,004	0,004
	H. III b. T.	16,0	34 281,6	2 209,2	454,7	723,9	25,05	11,283	9,887	0,450	0,395	1 339,56	1 261,88	0,031	0,029
	Schw. III b. T.	6,0	30 731,0	333,8	300,8	830,0	21,80	9,355	8,010	0,429	0,367	2 908,67	2 689,00	0,074	0,068
	H. IV b. T.	4,0	9 893,3	420,8	413,5	1 298,8	17,95	18,219	11,826	1,015	0,659	1 576,25	1 496,25	0,068	0,064
	H. IV bb. T.	1,0	9 333,0	268,0	278,0	1 459,0	26,38	20,465	13,286	0,776	0,504	3 818,00	3 545,00	0,158	0,147
	H. V. T.	33,9	7 335,9	1 043,7	405,2	2 351,2	40,29	29,688	14,577	0,737	0,362	2 536,40	2 332,77	0,080	0,073
	W. VII. T.	4,0	7 548,0	311,0	255,8	1 400,0	22,34	15,368	6,790	0,688	0,304	3 350,25	3 149,50	0,162	0,144
	Schi. VII. T.	4,0	32 245,8	336,5	1,0	271,8	7,04	5,853	5,443	0,831	0,772	2 488,25	2 022,50	0,070	0,057
	Cr. VII. T.	2,0	976,0	41,5	356,5	3 005,5	19,86	—	6,148	—	0,310	816,00	811,00	0,026	0,026
	E. VII. T.	1,5	27 292,7	4,7	5,3	335,3	9,66	5,691	5,154	0,589	0,534	1 910,00	1 908,67	0,062	0,062
	H. VII. T.	21,0	11 913,3	355,5	170,0	2 089,0	18,01	14,346	6,535	0,797	0,363	949,86	868,38	0,029	0,026
	H. VII. T. S.	6,0	19 035,7	289,9	22,7	568,8	10,84	7,959	6,602	0,734	0,609	802,67	737,33	0,032	0,029
	H. VII. T. O.	4,0	37 655,8	—	303,0	450,3	5,18	4,182	3,552	0,808	0,686	869,25	847,50	0,021	0,020
	H. VIII b. T.	3,0	1 444,7	717,7	276,0	2 658,7	19,68	94,601	11,306	4,806	0,574	702,00	700,00	0,024	0,024
Dampfwagen.	Hz. O.	3,0	24 634,0	703,7	—	—	3,09	4,168	4,032	1,349	1,305	566,33	565,33	0,022	0,022
Lok. für schmalsp. Bahnen.	H. V. T. K.	26,7	16 477,9	358,2	131,0	411,0	16,32	6,414	5,523	0,393	0,338	898,75	822,66	0,043	0,039
	Hg. VII. T. K	1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,00	9,00	—	—
	Hth. F. K.	2,0	26 756,0	109,5	6,5	120,0	21,29	7,794	7,645	0,366	0,359	2 992,00	2 749,50	0,107	0,098
II) nach der Verwendung:															
a) auf normalspurigen Bahnen:															
Eilzug-Lokomotiven		94,1	37 134,4	1 150,3	291,8	412,4	22,35	9,041	8,307	0,405	0,372	2 352,04	2 162,24	0,055	0,051
Personenzug-Lokomotiven		189,2	30 499,4	1 977,0	438,4	1 036,9	29,09	10,968	9,006	0,377	0,310	1 667,15	1 560,54	0,039	0,036
Lokomotiven für gemischte Züge		177,0	16 438,6	2 274,2	478,5	1 658,5	37,45	16,153	10,784	0,431	0,288	1 676,67	1 530,42	0,043	0,043
Lastzug-Lokomotiven		200,9	27 988,8	1 272,9	136,1	650,7	56,35	14,295	13,022	0,254	0,231	2 176,05	1 912,64	0,061	0,053
Tender-Lokomotiven		112,4	15 769,0	799,5	303,4	1 666,9	21,33	13,757	8,739	0,645	0,410	1 790,54	1 649,64	0,054	0,050
Dampfwagen		3,0	24 634,0	703,7	—	—	3,09	4,168	4,032	1,349	1,305	566,33	566,33	0,022	0,022
Zurückgestellte Lokomotiven		2,0	8 383,0	140,5	294,0	2 018,0	27,15	21,174	10,319	0,780	0,380	1 114,50	1 002,00	0,030	0,035
Gesammtdurchschn. für 1888		778,6	25 251,1	1 583,4	330,3	1 092,6	36,13	12,579	10,252	0,348	0,284	1 895,55	1 724,36	0,050	0,046
„ „ 1887		754,6	24 665,9	1 430,0	327,1	1 044,7	35,98	12,622	10,352	0,351	0,288	1 792,05	1 639,40	0,049	0,045
b) auf schmalspurigen Bahnen:															
sp. Lokomot. für 1888		29,7	16 614,9	329,4	118,2	377,6	16,86	6,564	5,753	0,389	0,341	1 009,73	925,02	0,049	0,045
„ „ 1887		27,0	17 074,9	349,4	51,6	341,2	16,27	6,880	6,186	0,420	0,378	991,74	954,11	0,048	0,046

*) Einschliesslich des Verbrauches zur Dampfheizung der Personenwagen und zur Wasserbeschaffung mittelst Ejector- bezw. Pulsometerbetriebes.
**) *Nach Abzug des Rückgewinnes* bei den einzelnen Lokomotiven.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

Lokomotiven-Leistungen und Heizmaterialverbrauch auf den Betriebslinien im Jahre 1888.

Betriebslinien.	Leistungen.						Verbrauch.				
	Lokomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Tonnen				
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	auf 1 Nutzkilometer.	im Ganzen.	auf 1000 Nutzkilometer einschl.	auf 1000 Nutzkilometer ausschl.	auf 1000 Wagenachsenkilometer einschl.	auf 1000 Wagenachsenkilometer ausschl.
	Kilometer.		Dienststunden.				Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.				
a) Staatsbahnen.											
Normalspurige.											
...zig-Zwickau	1 382 483	63 738	11 930	74 233	55 567 574	40,19	16 407	11,868	9,241	0,295	0,230
...au-Hof	1 911 739	109 681	17 170	56 496	69 042 365	36,11	25 441	13,308	11,650	0,368	0,323
...g-Plagwitz-Lind. (v. 17./9. an)	4 661	503	223	1 254	119 377	25,61	113	24,244	11,585	0,947	0,452
...itz-Lindenau-Gaschwitz	21 741	1 032	344	8 122	1 461 062	67,20	782	35,969	19,646	0,535	0,292
...zig-Gaschwitz-Meuselwitz	196 211	2 059	918	6 350	6 842 606	34,87	2 067	10,535	9,041	0,302	0,259
...lwitz-Ronneburg	132 300	2 683	1 106	2 777	2 029 411	15,34	1 165	8,806	7,695	0,574	0,502
...ichau-Gössnitz-Gera	395 615	10 921	2 317	17 551	11 836 556	29,92	3 948	9,980	7,877	0,334	0,265
...au-Weida-Mehltheuer	316 337	6 550	3 444	16 714	9 559 591	30,22	4 539	14,349	11,842	0,475	0,392
...berg-Schleiz	44 793	292	108	1 509	391 756	8,75	325	7,256	5,760	0,830	0,659
...ark-Greiz	95 623	1 079	856	2 379	2 012 106	21,04	958	10,019	8,224	0,476	0,417
...gefärth-Weischlitz	212 316	2 467	3 868	11 665	6 636 435	31,26	2 490	11,728	9,067	0,375	0,290
...enbach-Plauen-Eger	624 779	51 783	9 800	15 476	21 093 763	33,76	8 308	13,297	11,623	0,394	0,344
...grün-Falkenstein	64 769	110	—	1 604	967 766	14,94	569	8,785	7,751	0,588	0,520
...au-Falkenstein-Oelsnitz	241 763	16 871	4 824	7 000	5 363 093	22,18	2 945	12,181	10,328	0,549	0,466
...ngeorgenstadt-Schwarzenb.	50 375	360	34	1 275	480 302	9,53	460	9,132	8,020	0,958	0,841
...varzenberg-Zwickau	347 695	29 159	5 733	29 175	13 059 644	37,56	5 432	15,623	11,418	0,416	0,304
...eberg-Niederschlema	28 257	52	909	3 609	415 004	14,68	470	16,633	10,723	1,133	0,730
...nnitz-Zwickau	830 514	62 049	5 830	30 516	32 639 883	39,30	10 967	13,205	11,189	0,336	0,285
...hau-Wurzen	306 238	5 261	8 501	9 846	8 189 687	26,74	2 922	9,542	7,677	0,357	0,287
...lberg-St. Egidien	119 492	4 536	1 265	11 014	4 065 643	34,02	1 787	14,955	10,704	0,440	0,315
...lteich-Wüstenbr.-Chemnitz	171 391	2 677	2 044	6 876	8 124 749	47,40	2 365	13,799	11,844	0,291	0,250
...nitz-Aue-Adorf	554 503	66 073	7 702	13 659	13 916 037	25,10	6 669	12,027	10,216	0,479	0,407
...-Klingenthal	38 330	1 046	3 446	3 770	910 662	23,76	837	21,837	16,175	0,919	0,680
...ig-Lausigk-Chemnitz	347 849	13 761	4 218	10 030	10 597 619	30,47	4 289	12,330	10,737	0,405	0,352
...g-Borna-Chemnitz	538 577	33 151	4 539	18 064	19 146 459	35,55	6 866	12,748	10,910	0,359	0,307
...itz-Narsdorf-Penig	61 417	1 027	33	4 266	847 236	13,79	737	12,000	8,955	0,870	0,649
...ch-Wittgensdorf-Chemnitz	73 136	113	667	2 640	1 767 544	24,17	698	9,544	7,862	0,395	0,325
...erau-Riesa-Chemnitz	647 572	48 422	8 022	23 108	24 359 348	37,62	8 418	12,999	10,949	0,346	0,291
...ein-Hainichen-Chemnitz	171 204	3 680	3 342	6 160	4 623 269	27,00	1 882	10,993	9,071	0,407	0,336
...den-Chemnitz	1 243 110	232 028	33 590	69 145	43 253 204	34,79	20 464	16,462	12,823	0,473	0,369
...berg-Chemnitz	374 549	27 363	7 674	11 250	11 420 834	30,49	4 483	11,969	10,044	0,393	0,329
...rt-Annaberg	45 477	897	2 105	1 936	1 258 404	27,67	611	13,435	10,841	0,486	0,392
...nhain-Flöha-Chemnitz	316 410	23 030	6 006	11 224	11 611 389	36,70	3 800	12,010	9,880	0,327	0,269
...hau-Pockau	31 058	85	162	2 340	756 279	24,35	387	12,461	9,176	0,512	0,377
...sen-Freiberg-Moldau	352 552	36 401	4 632	11 670	14 061 298	39,88	4 183*	11,853	9,770	0,297	0,245
...werda-Riesa-Nossen	217 616	2 973	1 079	7 354	7 964 569	36,60	2 145	9,857	8,281	0,269	0,226
...g-Döbeln-Dresden	954 826	24 054	12 284	42 059	33 245 753	34,82	11 299	11,834	9,851	0,340	0,277
...ig-Riesa-Dresden	1 762 594	90 086	18 094	78 878	73 592 986	41,75	20 446	11,600	9,306	0,278	0,223
...enhain-Priestewitz	52 750	1 025	1 590	9 115	1 231 925	23,35	805	15,261	7,374	0,653	0,316
...en-Elsterwerda (v. 1./4. an)	293 551	5 205	4 845	8 604	11 787 630	40,16	3 535	12,042	10,465	0,300	0,261
...bach-Dresden	1 106 940	18 308	12 738	64 794	69 770 985	63,03	15 804	14,277	11,640	0,227	0,185
...-Berggiesshübel	48 472	177	—	1 448	800 038	16,51	350	7,221	5,942	0,437	0,360
...nz-Arnsdorf-Pirna	349 564	33 626	10 520	16 823	12 311 327	35,22	5 370	15,362	12,415	0,436	0,352
...z-Dresden	1 366 628	143 255	21 692	71 527	53 985 427	39,50	16 963	12,412	9,461	0,314	0,240
...adt-Dürrröhrsdorf	47 244	215	105	1 187	629 359	13,32	426	9,017	7,895	0,677	0,593
...fswerda-Zittau	387 697	15 285	4 347	20 102	10 764 496	27,77	4 127	10,645	8,089	0,383	0,291
...en-Schandau	309 857	23 813	2 323	10 202	6 202 635	20,02	3 839	12,390	10,521	0,619	0,526
...-Warnsd.-Ebersb.-Löbau	282 263	5 853	1 210	10 384	5 147 499	18,24	2 093	7,415	5,690	0,407	0,312
...-Herrnhut-Löbau	143 498	3 414	603	3 136	2 281 276	15,90	1 004	6,997	5,895	0,440	0,371
...ormalspurige Bahnen zus.	19 618 336	1 228 229	258 792	850 316	708 143 860	36,10	246 990	12,590	10,258	0,349	0,284

1) Mit Einschluss von 62 393 Lokomotiven-Nutzkilometer und 345 861 Wagenachsenkilometer der Omnibuszüge Aue-Werdau-Meerane-Altenburg.
2) „ „ der auf Kohlenbahn bei Meuselwitz geleisteten 2 680 Lokomotiven-Nutzkilometer und 43 506 Wagenachsenkilometer.
3) „ „ von 27 805 Lokomotiven-Nutzkilometer und 150 424 Wagenachsenkilometer der Omnibuszüge Zwickau-Schönbörnchen-Gössnitz.
„ „ „ 4 099 „ „ „ 21 392 „ „ „ Aue-Werdau-Meerane.
4) „ „ „ 26 194 „ „ „ 136 044 „ „ „ Aue-Werdau-Meerane-Altenburg.
„ „ der auf Kohlenbahn bei Zwickau geleisteten 48 290 Lokomotiven-Nutzkilometer, 9 551 Lokomotiven-Leerkilometer und 2 231 509 Wagenachsenkilometer.
5) „ „ von 35 722 Lokomotiven-Nutzkilometer und 193 263 Wagenachsenkilometer der Omnibuszüge Zwickau-Schönbörnchen-Gössnitz.
6) „ „ der auf Kohlenbahn bei Oelsnitz b. L. geleisteten 21 912 Lokomotiven Nutzkilometer, 1 499 Lokomotiven Leerkilometer und 569 118 Wagenachsenkilometer.
7) „ „ „ „ der Strecke Wüstenbrand-Chemnitz geleisteten 81 585 Lokomotiven-Nutzkilometer, 184 Lokomotiven-Leerkilometer und 4 134 846 Wagenachsenkilometer.
„ „ „ „ Kohlenbahn bei Lugau geleisteten 8 154 Lokomotiven-Nutzkilometer, 2 153 Lokomotiven-Leerkilometer und 200 441 Wagenachsenkilometer.
8) „ „ „ in den Werkstättenzügen geleisteten 3 747 Lokomotiven-Nutzkilometer, 237 Lokomotiven-Leerkilometer und 133 584 Wagenachsenkilometer.
9) „ „ „ auf Kohlenbahn bei Dresden geleisteten 67 242 Lokomotiven-Nutzkilometer, 9 406 Lokomotiven Leerkilometer und 1 856 988 Wagenachsenkilometer.
10) Ausserdem wurden auf der Privat-Zweigbahn Berthelsdorf-Weissenborn vom 1. Dezember an geleistet 366 Lokomotiven-Nutzkilometer, 11 Lokomotiven-Leerkilometer, 4 Rangirdienst-Stunden und 4 677 Wagenachsenkilometer.

*) Einschliesslich des Verbrauches auf der Privat-Zweigbahn Berthelsdorf-Weissenborn.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

Betriebslinien.	Leistungen.						Verbrauch.			
	Lokomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Tonnen			
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	auf 1 Nutzkilometer.	im Ganzen.	auf 1000 Nutzkilometer einschl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve und Rangirdienst.	ausschl.	auf 100 Wagenachsenkilometer einschl.	ausschl.
	Kilometer.		Dienststunden.								
Schmalspurige:											
Wilkau-Saupersdorf	36 449	271	32	2 322	817 081	22,42	319	8,752	6,804	0,390	
[1])Mosel-Ortmannsdorf	50 898	32	9	591	612 646	12,04	281*	5,114	4,768	0,421	
Wilischthal - Ehrenfriedersdorf m. Zweigb. Oberherold-Thum	53 016	5 975	2 558	1 950	851 375	16,06	504	9,507	7,601	0,592	
Schönfeld-Geyer (während der Bauzeit)	191	109	47	—	1 729	9,05	26	10,621	9,295	0,811	
Schönfeld-Geyer (v. 1./12. an) . .	2 257	—	—	59	30 285	13,42					
Hainsberg-Kipsdorf	76 105	345	62	374	1 578 210	20,74	553	7,266	7,095	0,350	
Potschappel-Wilsdruff	27 581	189	51	101	368 855	13,37	224	8,122	7,977	0,607	
Oschatz-Mügeln-Döbeln . . .	97 228	150	34	1 751	1 416 803	14,57	526	5,410	4,865	0,371	
Mügeln-Nerchau-Trebsen (während der Bauzeit)	6 789	60	699	164	112 818	16,62	117	6,828	5,902	0,431	
Mügeln-Nerchau-Trebsen(v.1./11.an)	10 821	—	—	155	158 016	15,31					
Radebeul-Radeburg	44 850	358	19	1 272	831 499	18,75	230	5,136	4,284	0,277	
Klotzsche-Königsbrück . . .	44 542	138	—	1 186	890 290	19,99	239	5,366	4,557	0,268	
Zittau-Markersdorf	39 685	2 153	—	1 243	595 714	15,01	219	5,518	4,410	0,368	
Schmalspurige Bahnen zus.	489 412	9 780	3 511	11 168	8 265 321	16,89	3 238	6,562	5,751	0,389	
Normalspurige „ „	19 618 336	1 228 229	258 792	850 316	708 143 860	36,10	246 990	12,590	10,258	0,349	
Se. der Staatsbahnen	20 107 748	1 238 009	262 303	861 484	716 409 181	35,63	250 228	12,442	—	0,349	
b) Privatbahnen.											
Normalspurige:											
[2])Altenburg-Zeitz	157 860	10 009	1 933	10 337	4 523 257	28,65	2 035	12,891	9,629	0,450	
Zittau-Reichenberg	190 187	12 645	556	11 009	4 814 100	25,31	1 757	9,238	6,425	0,365	

[1]) Ausserdem wurden auf der Privat-Zweigbahn Mosel-Crossen geleistet 4 050 Lokomotiven-Nutzkilometer, 4 Lokomotiven-Leerkilometer, 47 Rangirdienst-Stund 54 403 Wagenachsenkilometer.

[2]) Einschliesslich der auf Kohlenzweig- u. s. w. Bahnen geleisteten 24 831 Lokomotiven-Nutzkilometer, 2 992 Lokomotiven-Leerkilometer und 788 545 Wagenachsenkil

*) Einschliesslich des Verbrauches auf der Privat-Zweigbahn Mosel-Crossen.

A.

Nachweisung

der am Jahresschlusse vorhandenen

LOKOMOTIVEN

mit Angabe ihrer Hauptkonstruktionstheile und Anschaffungskosten.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b. Zittau-Reichenberger Bahn.
   c. Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn.
   d. Oberhohndorf-Reinsdorfer Bahn.

1892.

Zeichenerklärung:

Spalte 3: 𝔙. = Verbund-Lokomotive,
T. = Tender-Lokomotive,
S. = Lokomotiven der normalspurigen Sekundärbahnen,
O. = „ „ Omnibuszüge,
K. = „ „ schmalspurigen Bahnen;

Spalte 4: † = Einrichtung zur Dampfheizung der Personenwagen,
⊙ = „ „ Kondensation nach Kirchweger,
⊕ = „ „ „ „ Kirchweger und zur Dampfheizung der Personenwagen,
◎ = „ „ „ „ Körting,
× = Dampfläutewerk,
⎍ = normale Kuppelung zur direkten Wasserhebung,
🌡 = Einrichtung zur Abgabe heissen Wassers,
♂ = Haspel für die Heberleinbremse,
⌑S = Luftdruckbremseinrichtung und Luftdrucktreibradbremse, Bauart Schleifer,
⌑W = „ „ „ „ Westinghouse,
♂S = Luftdruckbremseinrichtung, Bauart Schleifer,
♂C = „ „ Carpenter,
♂W = „ „ Westinghouse,
⚥ = Luftdruckbremsleitung,
⚹ = Einrichtung zur Befestigung der Rangirstangen,
△ = „ „ „ eines Schneepfluges;

Spalte 9: E. = Eisen,
St. = Stahl;

Spalte 29: K. = Kuppelachse,
T. = Treibachse.

A. Bestand an Lokomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.									
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Heizrohre. Durchmesser innerer.	Heizrohre. Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	Heizfläche in beiden zusammen.	Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
26	26	H. M.	Berlin †	Hartmann in Chemnitz.	1860	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,84	76,66	84,50	1,50
	27	„	Mainz †	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	28	„	Darmstadt †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	29	„	Trier †	„ „ „	1866	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,72	76,66	84,38	1,50
	30	„	Cöln †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	31	„	Coblenz †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	32	„	Hannover † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	33	„	Braunschweig †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	34	„	Kufstein † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	35	„	Dreihundert † ♂W	„ „ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	36	„	Rhein † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	37	„	Main † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	38	„	Metz † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
26	39	„	Nancy † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	40	„	Strassburg † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	41	„	Paris † ♂W	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	42	„	Carlsruhe †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	43	„	Mühlhausen † ♂W	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	44	„	Waldenburg † ♂W	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	45	„	Mylau † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	46	„	Teplitz † ♂G	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	8,12	76,66	84,78	1,50
	47	„	Pirna † ♂G	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	48	„	Bern † ♂G	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	49	„	Luzern † ♂S	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	50	„	Austria † ♂S	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	51	„	Hochkirch † ♂S	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	17	B. M.	Kempten † ♂S	A. Borsig in Berlin.	1865	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	7,88	76,66	84,40	1,50
	18	„	Straubing † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	19	„	Donau † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	22	„	Aschaffenburg † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
9	20	„	Trient † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	21	„	Botzen † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	23	„	Zürich † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	24	„	Chur † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	25	„	Mailand † ♂S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	60	Hl. M.	Lauter †	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	406	559	E. 14,0	1 260	3 461	185	40	45	6,80	80,48	87,28	1,50
	61	„	Wurzen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	62	„	Oschatz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	63	„	Wilhelm Einert †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	64	„	Frankenberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
12	65	„	Lissabon †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	66	„	Rom †	„	1876	406	559	E. 14,0	1 260	3 461	185	40	45	6,80	80,48	87,28	1,50
	67	„	Florenz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	68	„	Neapel †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	69	„	Düsseldorf †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	70	„	Brüssel †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	71	„	Wilhelm Seyfferth †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	54	Schw. M.	Cossebaude † ♂G ⎍	Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1874	406	559	E. 13,0	1 216	3 030	169	40	45	7,25	64,25	71,60	1,50
	55	„	Naundorf † ♂G ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
6	56	„	Chemnitz † ♂G ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	57	„	Bischofswerda † ♂G ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	58	„	Löbau † ♂G ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	59	„	Görlitz † ♂G ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.
						Millimeter.			Millimeter.			Millimeter.		Quadratmeter.		
8	8	II. VIa.	Prometheus †	Hartmann in Chemnitz.	1861	381	559	E. 15,0	1 200	3 510	178	40	45	6,12	78,52	84,64
	9	"	Phaëton †	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	10	"	Aurora †	" " "	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	11	"	Schellenberg ⊕	" " "	1868	381	508	E. 15,0	1 177	3 468	180	40	45	5,77	78,47	84,24
	12	"	Riesa ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	13	"	Kieritzsch ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	14	"	Gera ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	16	"	Althen ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7	1	II. VIa.	Stein ⊕	A. Borsig in Berlin.	1858	381	508	E. 15,0	1 151	3 468	182	40	45	5,69	79,24	84,93
	2	"	Böhlen ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	3	"	Posen ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	4	"	Breitingen ⊕	" " "	1865	381	508	E. 16,0	1 177	3 468	182	40	45	5,86	79,34	85,20
	5	"	Mosel ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	6	"	Gustav Harkort ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	7	"	Weimar ⊕	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2	52	II. VIb.	Münster †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	406	559	E. 15,0	1 220	3 080	198	40	45	8,12	76,66	84,78
	53	"	Radeberg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10	101	II. VIIIb.	Stockholm †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1891	440	600	E. 15,0	1 350	4 025	224	40	45	10,25	113,29	123,54
	102	"	Athen †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	103	"	Bukarest †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	104	"	Odessa †	"	"	"	"	"	"	"	192	45	50	10,23	109,25	119,48
	105	"	Palermo †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	106	"	Barcelona †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	107	"	Oporto †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	108	"	Dublin †	"	"	"	"	"	"	"	191	45	50	10,23	108,68	118,91
	109	"	Antwerpen †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	110	"	Rotterdam †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8	93	K. VIIIb.	Amerika †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1870	406	559	E. 13,0	1 230	3 690	187	40	45	7,41	86,74	94,15
	94	"	Wartburg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	95	"	Worms †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	96	"	Ems †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	97	"	Moskau †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	98	"	Madrid †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	99	"	Warschau †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	100	"	Kessler †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
14	161	II. VIb. W.	Afrika †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1886	420 / 600	560	E. 15,0	1 350	3 700	180	45	50	7,99	94,14	102,13
	162	"	Cairo †	"	"	420 / 650	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	163	"	Chartum †	"	1888	420 / 600	560	E. 15,0	1 350	3 700	180	45	50	7,99	94,14	102,13
	164	"	Alexandria †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	165	"	Capstadt †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	166	"	Algier †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	167	"	Tunis †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	168	"	Port Said †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
chsen und Räder.					**Gewicht.**												
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)			Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen												
der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Kohlen.	durch die Vorder- Achse.	durch die Mittel- Achse.	durch die Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}6 \cdot d^2 \cdot L \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
1 845	1 230	159,5	146,0	4 285	26,30	10,83	13,03	5,40	29,26	13,03	1 850	85	41 148,83	10 095	14 360	8	**H. VI**a. Nr. 8—10: Rahmen und Steuerun
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 148,83	9 010	12 920	9	liegen innen, die wagerechten Cylinde
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 748,83			10	aussen. Vorder- und Hinterachse (letzter
																	hinter der Feuerbüchse) sind Laufachsen
																	4 ungekuppelte Längsfedern über den Achs
																	büchsen der Mittel- und Vorderachse. Quer
																	feder für die Hinterachse. Stephenson'sch
																	Steuerung mit Händel.
1 845	1 230	170,0	144,0	4 064	27,98	10,65	14,10	6,00	30,75	14,10	1 800	85	34 313,76			11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 313,76			12	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 313,76			13	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 313,76			14	**H. VI**a. Nr. 11—14 und 16 und **B. VI**a.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 313,76			16	Rahmen und Steuerung liegen innen, di
																	wagerechten Cylinder aussen. Vorder
																	achse und Hinterachse (letztere hinter de
																	Feuerbüchse) sind Laufachsen; Vorder- un
														9 805	13 970		Mittelachse haben über den Achsbüchsen
1 845	1 230	170,0	144,0	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	85	42 060,23	8 720	12 530	1	gelagerte, durch in der Längsrichtun
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 060,23			2	liegende Ausgleichhebel verbundene Trag
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 503,46			3	federn, die Hinterachse hat Quertragfeder
1 845	1 230	170,0	144,0	4 080	26,79	9,67	14,87	5,25	29,79	14,87	1 800	85	42 113,76			4	Stephenson'sche Steuerung mit Händel
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 113,76			5	ausserdem Expansionsschieber mit beson
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 113,75			6	derem Händel.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 113,75			7	
1 875	1 035	159,5	159,5	4 230	33,00	11,35	12,20	12,20	35,75	24,40	2 510	75	42 259,51	10 415	14 510	52	**H. VI**b. Nr. 52 und 53: Wie H. VI
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 259,51	9 330	13 070	53	Nr. 46, nur Vorderachse drehbar. De
																	Zapfen des Drehgestelles liegt über de
																	Achse. Die beiden Längstragfedern des Dreh
																	gestelles sind durch einen in der Querrich
																	tung liegenden Ausgleichhebel verbunden
1 875	1 035	185,0	170,0	6 750	44,60	21,40	14,00	14,00	49,40	28,00	3 720	85	47 407,14			101	
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	47 407,14			102	**H. VIII**b.: Rahmen und Steuerung liege
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	47 407,14			103	innen, die wagerechten Cylinder und dere
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	47 407,14			104	Schieberkasten aussen. Die beiden Lauf
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	47 407,14	13 285	16 670	105	achsen sind in einem Drehgestelle ver
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	47 407,14	12 200	15 230	106	einigt. Die Kuppelachse liegt unter de
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	47 407,13			107	Feuerbüchse. Die Federn der Laufachse
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	47 407,13			108	liegen über, die der gekuppelten Achse
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	47 407,13			109	unter den Achsbüchsen. Letztere Feder
"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	47 407,13			110	sind durch in der Längsrichtung liegend
						Beide Laufachsen zusammen.											Ausgleichhebel verbunden. Allan'sch
																	Steuerung mit Schraube.
2	1 875	1 035	159,5	159,5	5 040	34,68	15,85	10,97	10,97	37,79	21,94	2 950	70	43 667,61			93
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	43 669,55			94	**K. VIII**b.: Rahmen und Steuerung liege
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	43 667,61				innen, die wagerechten Cylinder aussen
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	43 734,33	11 235	15 230	95	Die beiden Laufachsen sind in einem Dreh
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51	10 150	13 790	96	gestelle mit 2 Längsfedern vereinigt. Di
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			97	Kuppelachse liegt hinter der Feuerbüchse
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			98	Die Federn der gekuppelten Achsen liege
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			99	unter den Achsbüchsen und sind durch
"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	42 259,51			100	der Längsrichtung liegende Ausgleichhebe
																	verbunden. Allan'sche Steuerung mit Hände
																	Einrichtung zum Fahren mit Gegendamp
2	1 875	1 230	185,0	185,0	5 000	39,10	14,00	14,65	14,65	43,30	29,30	3 160	85	33 803,31	11 485	15 120	161	
"	"	"	"	"	"	39,40	14,10	14,75	14,75	43,60	29,50	"	"	32 503,31	10 400	13 680	162	**H. VI**b. **B.**: Verbund-Lokomotive
																	Rahmen und Steuerung innen, Hochdruck
																	cylinder rechts, Niederdruckcylinder link
2	1 875	1 230	185,0	185,0	5 000	37,50	12,70	14,35	14,35	41,40	28,70	3 160	85	31 352,45			163	beide wagerecht und aussen zwische
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	31 352,45	11 485	15 120	164	Kuppel- (Mittel-) und Lauf- (Vorder
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	31 352,45	10 400	13 570	165	Achse liegend. Die Treibachse liegt unte
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	31 352,46			166	der Feuerbüchse, die Laufachse bei Nr. 16
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	31 352,46			167	und 162 in einem Drehgestell, dessen Zapfe
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	31 197,96			168	über der Achse angeordnet ist, während be
																	Nr. 163—174 die Vorderachsbüchsen durc
																	einen um einen Mittelzapfen drehbaren Que
																	träger verbunden sind. Die 6 Tragfeder

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)
	169	II. VI b. P.	**Sansibar** † ♂S	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz	1890	440 / 650	560	E. 15,0	1 350	3 700	180	45	50	7,99	94,14	102,13
	170	„	**Kongo** † ♂S	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	171	„	**Angola** † ♂S	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	172	„	**Loango** † ♂S	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	173	„	**Damara** † ♂S	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	174	„	**Kamerun** † ♂S	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche insgesammt.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter		
	244	II. III.	Saarburg	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	559	E. 14,5	1 300	3 150	213	40	45	7,19	84,34	91,53
	245	„	Weissenburg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	246	„	Genf †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	247	„	Thionville †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	248	„	Thann †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	249	„	Rossweiu †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	250	„	Nassau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	251	„	Nossen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	252	„	Rosenthal †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	253	„	Wittenberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	254	„	Ulm †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	255	„	Brünn †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	256	„	Pilsen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	257	„	Coburg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	258	„	Erfurt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	259	„	Dessau †	„	1873	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	260	„	Torgau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	261	„	Deutschland †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	262	„	Hörde †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	263	„	Witten †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	264	„	Bochum †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	265	„	Neuss †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	266	„	Gladbach †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	335	II. IIIb.	Montevideo † ✕	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 15,0	1 300	3 150	213	40	45	7,25	84,34	91,59
	336	„	Michigan †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	337	„	Schwanfild †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	338	„	Milwaukee †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	339	„	Caracas †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	340	„	Providence †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	341	„	Bogota †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	342	„	New-Haven † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	343	„	Rochester † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	344	„	Newark † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	345	„	Valparaiso † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	346	„	Bahia ✕	„	1877	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93
	347	„	Cuba † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	348	„	Havana † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	349	„	Kansas	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	350	„	Kentucky	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	351	„	Memphis ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	352	„	Prairie † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	353	„	Quebec † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	354	„	Santiago † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	355	„	Tennessee † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	356	„	Utah † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	357	„	San Francisco	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	358	„	Arkansas † ✕	„	1883	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93
	359	„	Olympia † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	360	„	Omaha	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	361	„	Texas † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	362	„	Arizona † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	363	„	Toronto †	„	1885	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	364	„	Cordova †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	365	„	Ecuador †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	366	„	Jamaika †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	367	„	Jova †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	368	„	Pueblo †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	369	„	Louisiana †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	370	„	Barra †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	371	„	Satillo †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	372	„	Springfield † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	373	„	Topeka † ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
en und Räder.				Gewicht.												
hmesser	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)			Eigengewicht ohne Wasser und Kohlen.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{D}{0{,}006 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.		Vorder-	Mittel-	Hinter-	Im Ganzen.					Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
Millimeter.			Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
0 1 035	170,0	170,0	3 800	34,07	11,41	12,88	12,88	37,17	25,76	3 010	70	42 000,00			244	
												42 000,00			245	
												42 000,00			246	
												42 000,00			247	
												42 000,00			248	
												42 197,04			249	
												42 000,00			250	
												42 197,04			251	
												42 197,04			252	
												42 197,04			253	
												42 197,04	9 830	14 100	254	
												42 197,04	8 990	13 050	255	
												42 197,04			256	
												42 192,19			257	
												42 192,19			258	
												42 180,53			259	
												42 180,53			260	
												42 180,53			261	
												46 380,53			262	
												46 380,53			263	
												46 380,53			264	
												46 380,53			265	
												46 380,53			266	
0 1 035	170,0	170,0	3 800	34,76	12,54	12,73	12,73	38,00	25,44	3 190	70	50 717,03			335	
												50 717,03			336	
												50 717,03			337	**H. III b.** Nr. 335—345 wie H. III., nur Vorderachse drehbar. Der Zapfen des Drehgestelles liegt über der Achse. Die beiden Längstragfedern des Drehgestelles sind durch einen in der Querrichtung liegenden Ausgleichhebel verbunden.
												56 197,03			338	
												56 197,03	9 830	14 100	339	
												56 197,03	8 990	13 050	340	
												56 197,03			341	
												56 197,03			342	
												56 197,03			343	
												56 197,03			344	
												56 197,03			345	
0 1 035	170,0	170,0	4 330	32,80	12,30	12,20	12,20	36,70	24,40	3 010	70	28 143,00			346	
												28 143,00			347	**H. III b.** Nr. 346—357: Rahmen und Steuerung liegen innen, die wagerechten Cylinder aussen, die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist. Längsfedern über den Büchsen der Vorder- und unter den der Treibachse, eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
												28 143,00			348	
												28 143,00			349	
												28 143,00			350	
												28 143,00			351	
												28 320,63			352	
												28 320,63			353	
												28 320,63			354	
												28 320,63			355	
												28 320,63			356	
												28 143,00			357	
0 1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,30	12,30	37,00	24,60	3 010	70	30 020,00			358	
												30 212,20	10 260	14 370	359	
												30 020,00	9 420	13 320	360	
												30 212,20			361	
												30 212,20			362	
										3 190		29 000,00			363	
												29 000,00			364	
												29 000,00			365	
												29 000,00			366	
												29 000,00			367	
												29 000,00			368	
												29 000,00			369	
												29 000,00			370	
												29 000,00			371	
												29 000,00			372	**H. III b.** Nr. 358—393: Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen, Drehgestell mit zugehörigen Längsfedern, wie bei H. III b.
												29 000,00			373	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	
	374	H. IIIb.	Cartagena †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1885	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,92	86,00	92,92	
	375	„	Loxa †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	376	„	Tampico †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	377	„	Adelaide †	„	1887	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,92	86,00	92,92	
	378	„	Denver †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	379	„	Ogden †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	380	„	Savannah †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	381	„	Utica †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
92	382	„	Marengo †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	383	„	Albion †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	384	„	St. Albans †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	385	„	Fünfzehnhundert †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	386	„	Dundee †	„	1888	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,92	86,00	92,92	
	387	„	Cortland †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	388	„	Colon †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	389	„	Greenfield †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	390	„	Hamilton †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	391	„	Harrisburg †	„	1889	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	392	„	Wilton †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	393	„	Vinona †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	394	„	Hof †	„	„	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,92	86,00	92,92	
	395	„	Dahlen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	396	„	Döbeln †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	397	„	Oederan †	„	1890	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,92	86,00	92,92	
	398	„	Freiberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	399	„	Burgstädt †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	400	„	Brandford †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	401	„	Elroy †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	402	„	Chatam †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	403	„	St. Clair †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	404	„	Lockport †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	405	„	Johnstown †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	406	„	Bedford †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	407	„	Cumberland †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	408	„	Virginia †	„	1891	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,92	86,00	92,92	
	409	„	Indiana †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	410	„	Florida †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	411	„	Colorado †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	412	„	Canada †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	413	„	Nebraska †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	414	„	Quito †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	415	„	Veracruz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	416	„	Bahama †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	417	„	Peru †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	418	„	Plauen †	„	„	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,92	86,00	92,92	
	419	„	Reichenbach †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	420	„	Werdau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	421	„	Meerane †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	422	„	Glauchau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	423	„	Mittweida †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	424	„	Grossenhain †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	425	„	Annaberg †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	426	„	Crimmitschau †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	267	K. III.	Ischl †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,34	91,61	
	268	„	Essen †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	269	„	Gastein †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
7	270	„	Ragatz †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	271	„	Pfäffers †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	272	„	Wildbad †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	273	„	Genua †	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
…hsen und Räder.					**Gewicht.**									**Lokomotive nebst Tender.**			
…urchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Kohlen.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die				Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006 \cdot d^2 \cdot 1.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{8} Q$, wenn $Z > Z_1$	Größte Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
der Treibräder. D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder- Achse.	Mittel- Achse.	Hinter- Achse.	im Ganzen.								
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,30	12,30	37,00	24,60	3 190	70	29 000,00			374	Nr. 346—357. Die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 358—362 und 386—393.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 600,00			375	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 600,00			376	
1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,50	12,10	12,65	12,65	37,40	25,30	3 190	70	26 000,00			377	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 000,00			378	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 000,00			379	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 000,00			380	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 000,00			381	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 000,00			382	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 739,57			383	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 751,90			384	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26 639,26			385	
1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	34,00	12,30	12,80	12,80	37,90	25,60	3 540	70	29 150,00			386	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 150,00			387	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 150,00			388	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 150,00			389	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 150,00			390	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 150,00			391	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 660,34			392	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 655,57			393	
1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,50	12,00	12,70	12,70	37,40	25,40	3 540	70	31 992,46			394	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	31 992,46			395	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	31 992,46			396	
1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,00	12,50	12,50	37,00	25,00	3 540	70	32 030,01			397	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 030,01			398	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 030,02	10 260	14 370	399	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 351,05	9 420	13 320	400	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 351,05			401	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 351,65			402	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 351,04			403	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 351,04			404	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 351,04			405	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 351,04			406	**H. IIIb.** Nr. 394—426: Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei H. IIIb. Nr. 346 — 357. Die Vorderachsbüchsen sind durch einen um einen Mittelzapfen drehbaren Querträger verbunden. Die Längstragfedern der Vorderachse liegen über den Achsbüchsen. Die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen sind durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Allan'sche Steuerung mit Schraube, Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 394 — 417.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	34 351,04			407	
1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	33,70	12,30	12,70	12,70	37,60	25,40	3 540	70	36 840,00			408	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 840,00			409	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 840,00			410	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 840,00			411	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 840,00			412	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 840,00			413	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 840,00			414	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36 840,00			415	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 332,51			416	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 332,50			417	
1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	35,00	12,90	13,30	13,30	39,50	26,60	3 540	70	38 457,50			418	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 457,50			419	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 457,50			420	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 457,50			421	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 457,50			422	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 457,50			423	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 457,50			424	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 457,50			425	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 457,50			426	
1 560	1 035	170,0	170,0	3 800	31,20	11,45	11,55	11,55	34,55	23,10	3 010	70	42 180,54			267	**K. IIIf** Rahmen und Steuerung liegen innen, die wagerechten Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse, bei oben angeordnete, durch einen in der Querrichtung liegenden Ausgleichhebel verbundene Federn; die unten liegenden Federn der gekuppelten Achsen haben in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel. Allan'sche Steuerung mit Schraube, Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			268	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22	9 830	14 100	269	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,54	8 990	13 050	270	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 180,54			271	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			272	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 210,22			273	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Längezwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.		
	274	K. IIIb.	Stolpen †	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	559	E. 14,0	1 300	3 150	213	40	45	7,27	84,24	91,51
	275	"	Neustadt †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	276	"	Ebersbach †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	277	"	Eybau †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	278	"	Colditz †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	279	"	Bockau †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
14	280	"	Dohna †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	281	"	Eibenstock †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	282	"	Geyer †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	283	"	Grünthal †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	284	"	Herrnhut †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	285	"	Kohren †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	286	"	Hartha †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	287	"	Brandis †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	288	Schw. IIIb.	Boston †	Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1873	406	559	E. 14,5	1 300	3 152	213	40	45	7,18	84,39	91,57
	289	"	Chicago †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	290	"	Jackson †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	291	"	Montreal †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	292	"	Brooklyn †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	293	"	New-York	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	294	"	Philadelphia	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	295	"	Richmond †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	296	"	Washington	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	297	"	Cincinnati †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	298	"	Albany †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	299	"	Baltimore †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	300	"	Buffalo †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	301	"	Charleston †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	302	"	Cleveland †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
32	303	"	Detroit †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	304	"	St. Louis †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	305	"	Mobile †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	306	"	Louisville	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	307	"	New-Orleans †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	308	"	Ottawa †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	309	"	Pittsburg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	310	"	Madison †	"	1875	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	205	40	45	7,02	83,95	90,97
	311	"	Maine †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	312	"	Merida †	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	313	"	Margarita †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	314	"	Minnesota †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	315	"	Montana †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	316	"	Madeira †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	317	"	Maldonado †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	318	"	Martinique †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	319	"	Mendoza †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	320	III. IIIb.	Alabama †	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,99	86,00	92,99
	321	"	Carolina †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	322	"	Dakota †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	323	"	Erie †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	324	"	Georgia	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	325	"	Halifax †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	326	"	Jersey †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
15	327	"	Kensington	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	328	"	Lima †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	329	"	Mexico	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	330	"	Mississippi †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	331	"	Missouri	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	332	"	Nevada †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	333	"	Ohio	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	334	"	Panama	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
hsen und Räder.					Gewicht.												
urchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)															
D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Kohlen.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder- Achse.	Mittel- Achse.	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{D_{cm}^2 \cdot L \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$. wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
560	1 035	170,0	170,0	3 800	33,29	10,81	12,89	12,89	36,59	25,78	3 010	55	48 229,53			274	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			275	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			276	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			277	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53			278	**K. III b.** Nr. 274—287 wie K. III. nur Vorderachse drehbar. Die Vorderachsbüchsen sind durch einen, um einen Mittelzapfen drehbaren Querträger verbunden. Die beiden ungekuppelten Längstragfedern der Vorderachse sind wie bei K. III. angeordnet.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,53	9 830	14 100	279	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52	8 990	13 050	280	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			281	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			282	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			283	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 229,52			284	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 210,22			285	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 210,22			286	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 180,53			287	
560	1 035	170,0	170,0	3 950	34,17	10,91	13,28	13,28	37,47	26,56	3 010	60	46 902,01			288	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			289	
"	"	"	"	3 980	"	"	"	"	"	"	"	"	46 839,53			290	
"	"	"	"	3 950	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			291	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			292	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			293	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			294	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01			295	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 642,50			296	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 902,01	10 160	14 240	297	**Schw. III b.** Nr. 288—309: Rahmen, Steuerung, Cylinder, Achsen, Federn, Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf wie bei K. III. Die Vorderachse liegt in einem Drehgestelle, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51	9 320	13 190	298	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			299	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			300	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 997,03			301	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			302	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			303	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			304	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			305	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 800,00			306	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			307	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			308	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 059,51			309	
1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	34,10	11,25	13,28	13,28	37,91	26,56	3 010	70	55 697,04			310	**Schw. III b.** Nr. 310—319: Rahmen und Steuerung liegen innen, die wagerechten Cylinder aussen; die hintere der beiden gekuppelten Achsen liegt unter der Feuerbüchse. Die Vorderachse ist Laufachse und ist in einem Drehgestelle gelagert, dessen Zapfen über der Achse angeordnet ist; Längsfedern über den Büchsen der Vorderachse und unter den der Treibachse, eine Querfeder unter der Kuppelachse. Die Federn sind sämmtlich ungekuppelt. Allan'sche Steuerung mit Schraube. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			311	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			312	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			313	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04	10 270	14 420	314	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04	9 430	13 370	315	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			316	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			317	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			318	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 697,04			319	
1 560	1 035	170,0	170,0	4 330	31,99	11,96	12,10	11,73	35,79	23,83	3 010	70	28 709,51			320	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 647,03			321	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			322	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			323	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			324	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51			325	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 709,51	10 260	14 370	326	**HI. III b.:** Wie bei H. III b. Nr. 346 bis 357.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00	9 420	13 320	327	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			328	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			329	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			330	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			331	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 627,64			332	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			333	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 450,00			334	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche insgesammt.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.		
18	501	II. IIIb. 93.	Ontario †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1889	420 / 650	560	E. 15,0	1 350	3 500	180	45	50	7,06	89,06	97,01
	502	"	Stierling †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	503	"	Freeport †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	504	"	Mannheim †	"	1892	420 / 650	560	E. 15,0	1 350	3 500	180	45	50	7,06	89,06	97,01
	505	"	Dortmund †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	506	"	Gotha †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	507	"	Minden †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	508	"	Aachen †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	509	"	Heidelberg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	510	"	Cassel †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	511	"	Hamburg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	512	"	Magdeburg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	513	"	Bremen †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	514	"	Würzburg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	515	"	Nürnberg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	516	"	Frankfurt †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	517	"	Regensburg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	518	"	Augsburg †	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Lokomotive

72	601	II. II.		Hartmann in Chemnitz.	1854	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	185	40	45	6,92	94,96	101,88
	602	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	605	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	606	"		"	1855	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	607	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	608	"		"	"	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57
	609	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	611	"		"	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	612	"		"	"	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90
	613	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	614	"		"	"	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	179	40	45	6,75	91,82	98,57
	615	"		"	"	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90
	616	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	617	"		"	1857	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90
	618	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	619	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	620	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	621	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	622	"		"	"	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90
	623	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	624	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	625	"		"	1858	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,77	84,13	90,90
	626	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	627	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	628	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	629	"		"	1861	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,68	84,13	90,81
	630	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	631	"		"	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	632	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	633	"		"	1863	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	634	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	635	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	636	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	637	"		"	1864	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,88	84,13	91,01
	638	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	639	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	640	"		"	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	641	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	642	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	643	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	644	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	645	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

A. Bestand an Lokomotiven.

	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
	ısen und Räder.				**Gewicht.**												
	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)				Eigengewicht ohne Wasser und Kohlen.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die											
	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.		Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}665 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.			Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
560	1 230	185,0	185,0	4 550	37,20	13,20	13,90	13,90	41,00	27,80	3 800	75	33 668,78	10 700	14 500	501	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 668,79	9 860	13 450	502	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 668,79			503	
560	1 230	185,0	185,0	4 550	37,60	13,70	13,85	13,85	41,40	27,70	3 800	75	42 436,37			504	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 436,37			505	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 436,37			506	**H. III b. B. Nr. 501—518:** Verbund-Lokomotiven. Wie bei H. VI b. B. Nr. 163. Zugkraft nach der Formel $Z = \frac{0{,}665 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ berechnet.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 436,37			507	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 436,37			508	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 436,36			509	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 436,36	10 700	14 780	510	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 436,36	9 860	13 730	511	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 436,36			512	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 436,36			513	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 436,36			514	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 436,36			515	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 436,36			516	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 436,36			517	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 436,36			518	

Zugehörige Tender:
Tender für Personen- u. Güterzüge.

schte Züge.																	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	50	41 400,00			601	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 400,00			602	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 500,00			605	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			606	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			607	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	50	42 797,04			608	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			609	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00			611	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,50	7,55	11,10	11,10	29,75	22,20	3 300	50	43 500,00			612	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			613	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	50	43 500,00			614	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	50	43 500,00			615	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			616	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	50	43 661,10			617	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 661,10			618	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00	10 440	14 650	619	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00	9 420	13 300	620	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			621	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	50	43 085,64			622	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 085,64			623	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 085,64			624	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,00	8,05	10,60	10,60	29,25	21,20	3 300	50	43 500,00			625	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			626	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			627	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 500,00			628	
555	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,90	10,80	10,80	29,50	21,60	3 300	50	43 835,64			629	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 835,64			630	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 835,64			631	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 835,64			632	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			633	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			634	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 638,60			635	**H. II.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die wagerechten Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel. Die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Nr. 601, 602, 606—609, 611, 618, 637—656, 658—660, 662 und 663 haben Dampfschlittenbremse, Nr. 664—673 Dampfklotzbremse und Nr. 657 Einrichtung zum **Fahren mit Gegendampf.**
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 135,64			636	
555	1 035	159,5	140,0	3 200	30,60	8,40	12,75	12,75	33,90	25,50	3 300	50	42 300,00			637	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			638	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			639	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	10 470	14 760	640	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 450	13 560	641	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			642	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			643	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			644	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00			645	

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche zusammen.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.		
	646	II. II.		Hartmann in Chemnitz.	1865	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,88	84,12	91,0
	647	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	648	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	649	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	650	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	651	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	652	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	653	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	654	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	655	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	656	"		" " "	1865	406	610	E. 15,0	1 240	4 081	164	40	45	6,51	84,12	90,64
	657	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	658	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	659	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	660	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	661	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	662	"		" " "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	663	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	664	"		" " "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	665	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	666	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	667	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	668	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	669	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	670	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	671	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	672	"		" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	673	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	674	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,02	84,12	91,14
	675	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2	776	W. II.		F. Wöhlert in Berlin.	1852	406	610	E. 16,0	1 180	4 289	180	40	45	7,08	97,04	104,12
	777	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	676	K. II.		E. Kessler in Esslingen.	1866	406	612	E. 15,0	1 180	4 260	180	40	45	7,22	96,39	103,61
	677	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	678	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	679	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	680	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	681	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	682	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	683	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	684	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	685	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	686	"		" " "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	687	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	688	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	689	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
29	690	"		" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	691	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	692	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	693	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	694	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	695	"		" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	696	"		Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,18	94,24	101,42
	697	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	698	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	699	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	700	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	701	"		"	1875	406	612	E. 15,0	1 290	4 260	176	40	45	7,16	94,24	101,40
	702	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	703	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	704	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	R. Rostfläche.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
8	705	Schi. II.		Schichau in Elbing.	1874	432	559	E. 14,0	1 330	4 100	177	45	50	7,00	102,61	109,61	1,[illegible]
	706	,,		,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	707	,,		,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	708	,,		,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	709	,,		,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	710	,,		,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	711	,,		,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	712	,,		,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
19	778	II. IVb.		Hartmann in Chemnitz.	1858	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,91	72,94	78,85	1,07
	779	,,		,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	780	,,		,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	781	,,		,, ,, ,,	1863	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	782	,,	X	,, ,, ,,	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
	783	,,		,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	784	,,	X	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	785	,,	X	,, ,, ,,	1865	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	786	,,		,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	787	,,		,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	788	,,	X	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	789	,,	X	,, ,, ,,	1867	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38	1,05
	790	,,	X	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	791	,,	X	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	381	559	E. 16,0	1 192	3 992	165	40	45	6,10	82,80	88,90	1,12
	792	,,	X	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	793	,,	X ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	794	,,	X ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	795	,,	X ⎍	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	796	,,	X	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
4	797	II. Va.	X	Hartmann in Chemnitz.	1855	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,68	84,47	91,15	1,25
	798	,,	X	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	799	,,	X	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	800	,,		,, ,, ,,	1863	381	610	E. 15,0	1 220	4 000	168	40	45	6,57	84,47	91,04	1,25
22	723	II. VII.	Euler ⎍ X	Hartmann in Chemnitz.	1868	406	559	St. 10,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,11
	724	,,	Mariotte X	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	725	,,	Abrah. G. Werner †	,, ,, ,,	1868	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,11
	726	,,	Heinr. Cotta †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	727	,,	Wittekind †	,, ,, ,,	1869	406	559	E. 15,0	1 280	3 750	184	40	45	7,08	86,73	93,81	1,11
	728	,,	Friedrich der Weise †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	729	,,	Kurfürst Moritz †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	730	,,	August der Starke †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	731	,,	Keppler X	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	406	559	E. 14,5	1 280	3 750	182	40	45	6,91	85,79	92,70	1,23
	732	,,	Watt † ♂ W	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	733	,,	Fulton †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	734	,,	Leibnitz †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	735	,,	Siegfried † X	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	736	,,	Breithaupt †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	737	,,	Humboldt † X	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	738	,,	Bernoulli † X	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	739	,,	Liebig †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	740	,,	Schill † X ⎍	,,	1875	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	741	,,	Volta †	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	742	,,	Blücher † X	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	743	,,	Hengist †	,,	1876	,,	,,										
	744	,,	Horsa †	,,	,,	,,	,,										

E.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
	Achsen und Räder.					Gewicht.												
einschl. der gekuppelten.	Durchmesser der Treibräder D.	Durchmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Kohlen.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
	Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
W	1 525	1 020	178,0	159,0	3 295	30,86	9,22	12,71	12,71	34,64	25,42	3 690	50	47 700,00			705	**Schl. II.:** Rahmen und Steuerun
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			706	liegen innen, die wagerechten Cylinde
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			707	aussen, sämmtliche Achsen unter dem Lang
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00	10 650	14 850	708	kessel; die Vorderachse ist Laufachs
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00	9 810	13 800	709	Von den 6 Längsfedern liegen 2 über de
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			710	Laufachsbüchsen, die übrigen unter de
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			711	Büchsen der Treib- und Kuppelachse, ve
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 700,00			712	bunden durch in der Längsrichtung liegend Ausgleichhebel. Allan'sche Steuerung m Schraube.
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	29,00	7,70	12,20	12,20	32,10	24,40	2 980	45	42 600,00			778	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	10 380	14 270	779	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 600,00	9 540	13 220	780	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 797,04			781	**H. IVb.:** Die Rahmen liegen inne
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	31,00	8,00	13,00	13,00	34,00	26,00	2 980	45	43 950,00			782	die wagerechten, zwischen Kuppel- (Mittel
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 147,04			783	und Laufachse angeordneten Cylinde sowie die Steuerung aussen; sämmtlich
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			784	Achsen unter dem Langkessel. Die Vorde
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00	10 530	14 420	785	achse ist Laufachse und in einem Dreh
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00	9 690	13 370	786	gestelle gelagert, dessen Zapfen übe
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			787	der Vorderachse liegt. Die über den Ach
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43 950,00			788	büchsen angeordneten Federn sind bei d Vorderachse durch einen in der Que
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	31,00	8,40	12,80	12,80	34,00	25,60	2 980	45	43 950,00			789	richtung liegenden, bei der Treib- un
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44 147,04			790	Kuppelachse durch zwei in der Läng richtung liegende Ausgleichhebel ve
2	1 390	805	159,5	140,0	3 575	32,37	8,38	13,57	13,57	35,52	27,14	2 980	45	40 800,00			791	bunden. Stephenson'sche Steuerung m Händel bei Nr. 778—790. Allan'sche Steu
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 997,04			792	rung mit Schraube bei Nr. 791—796. Damp
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 997,04	10 530	14 500	793	klotzbremse u. Einrichtung zum Fahren m
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 997,04	9 690	13 450	794	Gegendampf bei Nr. 791—796.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 997,04			795	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 997,04			796	
3	1 390	—	159,5	—	3 050	23,65	8,73	8,89	8,78	26,40	26,40	2 680	45	42 300,00			797	**H. Va.:** Rahmen und Steuerung liege
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	10 200	14 600	798	innen, die wagerechten Cylinder aussen sämmtliche Achsen sind gekuppelt un
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 300,00	9 360	13 550	799	liegen unter dem Langkessel. 6 ungekup
3	1 390	—	159,5	—	3 050	25,00	9,30	9,30	9,15	27,75	27,75	2 680	45	45 000,00			800	pelte Längsfedern über den Achsbüchse Stephenson'sche Steuerung mit Händel.
2	1 390	—	170,0	—	2 600	25,08	14,12	—	14,47	28,59	28,59	3 380	50	37 500,00	9 590	14 060	723	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	37 500,00	8 750	13 010	724	
2	1 390	—	170,0	—	2 600	24,48	13,86	—	14,29	28,08	28,08	3 380	50	37 863,49			725	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	37 878,69			726	
2	1 555	—	170,0	—	2 600	25,05	14,33	—	14,32	28,65	28,65	3 020	50	36 197,04	9 800	14 270	727	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	36 197,04	8 960	13 220	728	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	36 197,04			729	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	36 197,04			730	**H. VII.:** Die Rahmen liegen inne
2	1 390	—	170,0	—	2 600	25,69	14,74	—	14,55	29,29	29,29	3 580	50	58 500,00			731	die wagerechten Cylinder und die Steue rung aussen, die 2 gekuppelten Achse unter dem Langkessel. Die Federn sin
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	58 713,24			732	ungekuppelt und liegen bei Nr. 723—73
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	58 713,24			733	über und bei Nr. 731—744 unter den Ach
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	58 697,04			734	büchsen. Stephenson'sche Steuerung m
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	58 697,04			735	Händel bei Nr. 723, 724 u. 727—730; m Schraube bei Nr. 725 u. 726. Allan'sch
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	50 513,24	9 590	14 060	736	Steuerung mit Händel bei Nr. 731—74
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	50 497,04	8 750	13 010	737	Einrichtung zum Fahren mit Gegendamp bei Nr. 725—735, 737 u. 739—744.
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	50 497,04			738	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	50 513,24			739	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	58 697,04			740	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	58 697,04			741	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	58 697,04			742	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	44 197,04			743	
"	"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	44 197,04			744	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.		
10	718	Schw.VII.	Otto der Reiche	Schwartzkopff in Berlin.	1869	420	559	St. 10,0	1 305	3 810	184	40	45	6,69	88,11	94,81
	714	„	Friedr. der Streitbare	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	715	„	Albr. der Beherzte	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	716	„	Luther	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	717	„	Stephenson	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	718	„	G. E. Lessing	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	719	„	Hans Wettin	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	720	„	Herschel	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	721	„	Melanchthon	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	722	„	Barb. Uttmann	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	801	H. V.		Hartmann in Chemnitz.	1859	457	610	E. 16,0	1 278	4 202	197	40	45	7,78	104,05	111,83
	802	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	803	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	804	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	805	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	806	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	807	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	808	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	809	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	810	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	811	„		„ „ „	1861	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,22	111,97
	812	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	813	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	814	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	815	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	816	„		„ „ „	1861	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,22	111,97
	817	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	818	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	819	„		„ „ „	1862	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,22	111,97
	820	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	821	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	822	„		„ „ „	1862	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,74	104,22	111,97
	823	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	824	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	825	„		„ „ „	1865	457	610	E. 16,0	1 278	4 209	197	40	45	7,79	104,22	112,01
	826	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	827	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	828	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	829	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	830	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	831	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	832	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	833	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	834	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	835	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	836	„		„ „ „	1866	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	837	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	838	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	839	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	840	„		„ „ „	1868	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	841	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	842	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	843	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	844	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	845	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	846	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	847	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	848	„		„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	849	„		„ „ „	1869	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
sen und Räder.				Gewicht.									Lokomotive nebst Tender.			
ihmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Kohlen.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}006 \cdot d^2 \cdot 1{,}p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
Millimeter.			Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
5 —	170,0 —	2 590	24,10	14,50 —	13,30	27,80	27,80	3 230	50	37 500,00					713	
— —	" —	"	"	" " —	"	"	"	"	"	37 500,00					714	
— —	" —	"	"	" " —	"	"	"	"	"	37 500,00					715	**Schw. VII.:** Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei H. VII. Von den 4 unter den Achsbüchsen liegenden Federn sind die beiden der Hinterachse durch einen in der Querrichtung liegenden Ausgleichhebel verbunden. Allan'sche Steuerung mit Händel. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf.
— —	" —	"	"	" " —	"	"	"	"	"	37 500,00					716	
— —	" —	"	"	" " —	"	"	"	"	"	37 500,00		9 430	13 960		717	
— —	" —	"	"	" " —	"	"	"	"	"	37 500,00		8 590	12 910		718	
— —	" —	"	"	" " —	"	"	"	"	"	37 500,00					719	
— —	" —	"	"	" " —	"	"	"	"	"	37 500,00					720	
— —	" —	"	"	" " —	"	"	"	"	"	38 904,00					721	
— —	" —	"	"	" " —	"	"	"	"	"	38 904,00					722	

motiven.

Zugehörige Tender:
Tender für Personen- u. Güterzüge.

0 —	159,5 —	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	38	51 600,00				801	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00				802	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00				803	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51 600,00				804	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00				805	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00				806	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00				807	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00				808	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00				809	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00				810	
0 —	159,5 —	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	38	47 850,00				811	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00				812	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00				813	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00				814	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00				815	
0 —	159,5 —	3 150	33,15	12,20	12,50	12,50	37,20	37,20	4 670	38	47 661,00				816	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00				817	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00				818	
0 —	159,5 —	3 150	33,60	12,45	12,60	12,60	37,65	37,65	4 670	38	47 850,00				819	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00				820	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00				821	
0 —	159,5 —	3 150	33,15	12,20	12,50	12,50	37,20	37,20	4 670	38	47 661,00				822	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00				823	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 661,00				824	
0 —	159,5 —	3 150	33,85	11,20	13,10	13,10	37,40	37,40	4 670	38	48 750,00	10 220	14 890		825	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00	9 380	13 840		826	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00				827	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00				828	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00				829	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00				830	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00				831	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00				832	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00				833	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00				834	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00				835	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00				836	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00				837	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00				838	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00				839	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 750,00				840	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00				841	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47 850,00				842	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00				843	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00				844	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48 039,00				845	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00				846	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00				847	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00				848	
— —	" —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 350,00				849	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d. (Millimeter.)	8. Cylinder. Kolbenhub l. (Millimeter.)	9. Kessel. Material und Blechstärke. (Millimeter.)	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel. (Millimeter.)	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden. (Millimeter.)	12. Kessel. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Kessel. Heizrohre. Durchmesser innerer. (Millimeter.)	14. Kessel. Heizrohre. Durchmesser äusserer. (Millimeter.)	15. Kessel. Heizfläche im Feuerkasten. (Quadratmeter.)	16. Kessel. Heizfläche in den Rohren. (Quadratmeter.)	17. Kessel. Heizfläche in beiden zusammen. (Quadratmeter.)	18. Anzahl der Achsen im Ganzen.
	850	H. V.	———	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1870	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	199	40	45	7,88	105,29	113,17	2
	851	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"
	852	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"
	853	"	——— ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"
	854	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"
	855	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"
	856	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"
	857	"	——— ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"
	858	"	———	"	1871	"	"	"	"	"	197	"	"	"	"	"	-	"
	859	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"
	860	"	——— ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"
120	861	"	——— ⎍	"	1874	457	610	E. 15,5	1 278	4 217	197	40	45	7,93	104,37	112,30	2
	862	"	——— ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"
	863	"	——— ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"
	864	"	——— ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"
	865	"	——— ⎍	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"
	866	"	———	"	1875	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,19	106,85	115,04	2
	867	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	868	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	869	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	870	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	871	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	872	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	873	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	874	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	875	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	876	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	877	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	878	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	879	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	880	"	——— ⨯	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	881	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	882	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	883	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	884	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	885	"	——— ⨯	"	"	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,98	106,85	114,83	2
	886	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	887	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	888	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	889	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	890	"	———	"	1877	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	891	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	892	"	———	"	1878	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86	2
	893	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	894	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	895	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	896	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	897	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	898	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	"
	899	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	900	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	901	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	902	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	903	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	904	"	———	"	1882	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	8,01	106,85	114,86	2
	905	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	906	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	907	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	908	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	909	"	———	"	1884	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	2
	910	"	——— ⨯	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	911	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	912	"	———	"	1885	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,99	106,85	114,84	2
	913	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	914	"	———	"	1885	425	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06	2

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
Achsen und Räder.					Gewicht.												
Durchmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)			Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Achse.									Lokomotive nebst Tender.			
der Treibräder D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Kohlen.	Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}65 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
1 390	—	159,5	—	3 150	34,00	12,55	12,75	12,75	38,05	38,05	4 670	38	45 000,00			850	H. V.: Rahmen und Steuerung lieg innen, die wagerechten Cylinder auss sämmtliche Achsen sind gekuppelt u liegen unter dem Langkessel. Die 6 Fede von denen die der beiden hinteren Ach durch in der Längsrichtung liegende A gleichhebel gekuppelt sind, liegen Nr. 801—849 über den Achsbüchsen, Nr. 850—920 unter denselben. Gooch's Steuerung mit Händel bei Nr. 801—8 mit Schraube bei Nr. 858—860; Allan's Steuerung mit Händel bei Nr. 861—8 mit Schraube bei Nr. 866—920. Einrichtu zum Fahren mit Gegendampf und Dam klotzbremse bei Nr. 850—860 und 866—9 Dampfschlittenbremse bei Nr. 803, 805, 8 809, 811, 812, 815, 819, 825—830, 832, und 835—839; Dampfklotzbremse bei Nr. 8 802, 804, 806, 808, 810, 813, 814, 816—8 820—824, 831, 834, 840—849 und 917—9 Heberleinbremse bei Nr. 909—916.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			851	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			852	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			853	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00	10 320	14 990	854	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00	9 480	13 940	855	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			856	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			857	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			858	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			859	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			860	
1 390	—	180,0	—	3 350	33,70	12,50	12,50	12,50	37,50	37,50	5 500	45	55 350,00			861	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 350,00			862	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 350,00	10 540	15 010	863	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 350,00	9 700	13 990	864	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55 350,00			865	
1 390	—	159,5	—	3 400	34,40	13,40	12,75	12,75	38,90	38,90	4 670	45	41 700,00			866	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			867	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			868	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			869	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			870	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			871	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			872	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			873	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			874	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			875	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			876	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			877	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			878	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41 700,00			879	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			880	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			881	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			882	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			883	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 000,00			884	
1 390	—	170,0	—	3 400	34,50	13,00	12,55	12,55	39,00	39,00	4 670	45	28 143,00			885	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			886	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			887	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			888	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00	10 570	15 140	889	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00	9 730	14 090	890	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 143,00			891	
1 390	—	170,0	—	3 400	34,50	13,00	12,55	12,55	39,00	39,00	4 670	45	45 000,00			892	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			893	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			894	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			895	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			896	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			897	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			898	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			899	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			900	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			901	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			902	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 000,00			903	
1 390	—	170,0	—	3 400	34,85	13,85	12,75	12,75	39,35	39,35	4 670	45	30 400,00			904	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			905	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			906	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			907	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 400,00			908	
1 390	—	170,0	—	3 400	35,50	14,30	12,85	12,85	40,00	40,00	4 670	45	32 500,00			909	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 500,00			910	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 500,00			911	
1 390	—	170,0	—	3 400	34,85	13,85	12,75	12,75	39,35	39,35	4 670	45	29 900,00			912	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 900,00			913	
1 390	—	180,0	—	3 400	35,70	13,65	13,30	13,30	40,25	40,25	5 710	45	30 695,00	10 630	15 200	914	
														9 790	14 150		

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche zusammen
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter		
	915	H. V.		Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1885	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,89	106,85	114,74
	916	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	917	„		„	1887	457	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06
	918	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	919	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	920	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	937	Schw. V.		Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft (Schwartzkopff) i. Berlin.	1871	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,88	103,17	111,05
	938	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	939	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	940	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	941	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	942	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	943	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	944	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	945	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	946	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	947	„		„	1872	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	948	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	949	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	950	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	951	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	952	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
35	953	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	954	„		„	1873	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	955	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	956	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	957	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	958	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	959	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	960	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	961	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	962	„		„	1874	457	610	E. 15,0	1 278	4 209	195	40	45	7,88	103,17	111,05
	963	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	964	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	965	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	966	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	967	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	968	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	969	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	970	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	971	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	921	k. V.		E. Kessler in Esslingen.	1868	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	197	40	45	7,70	108,46	116,16
	922	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	923	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	924	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	925	„		„	1869	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	926	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	927	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	928	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
6	929	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	930	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	931	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	932	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	933	„		Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	213	40	45	8,24	117,27	125,51
	934	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	935	„		„	1873	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	936	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche in Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche zusammen.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.		
8	972	Sigl. V.	——	G. Sigl in Wien.	1874	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,25	113,42	121,67
	973	,,	——	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	974	,,	——	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	975	,,	——	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	976	,,	——	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	977	,,	——	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	978	,,	——	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	979	,,	——	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
11	980	III. V.	——	Henschel & Sohn in Cassel.	1876	457	610	E. 15,0	1 278	4 359	195	40	45	7,98	106,83	114,64
	981	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	982	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	983	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	984	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	985	,,	——	,,	1876	457	612	E. 16,0	1 380	4 380	206	40	45	8,05	113,42	121,47
	986	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	987	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	988	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	989	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	990	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
1	991	U. V.	——	Unions-Giesserei in Königsberg i. Pr.	1886	450	630	E. 14,0	1 400	4 450	186	45	50	7,50	117,01	124,59
	1012	II. V. 93	——	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1885	460/650	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06
	1013	,,	——	,,	1887	460/650	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06
	1014	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1015	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1016	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1017	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1018	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1019	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1020	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1021	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1022	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1023	,,	——	,,	1888	460/650	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06
	1024	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1025	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1026	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1027	,,	——	,,	1890	460/650	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06
	1028	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1029	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1030	,,	——	,,	,,	480/700	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06
	1031	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1032	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1033	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1034	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
56	1035	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1036	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1037	,,	——	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
hsen und Räder.					Gewicht.								Anschaffungskosten	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
Durchmesser der Treibräder D.	der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Kohlen.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{v_{1000} \cdot d^2 \cdot l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	der Lokomotiven ausschl. Tender.	Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
Millimeter.				Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
1 380	—	181,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	45	46 500,00			972	**Sigl V.:** Rahmen, Steuerung, Cylinde
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			973	und Achsen wie bei K. V. Federn d
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			974	Treib- und hinteren Kuppelachse lieg
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00	10 600	14 980	975	unten und sind durch in der Längsric
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00	9 720	13 900	976	tung liegende Ausgleichhebel verbunde
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			977	Stephenson'sche Steuerung mit Schraub
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			978	Einrichtung zum Fahren mit Gegendam
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 500,00			979	und Dampfklotzbremse.
1 390	—	170,0	—	3 400	35,00	13,30	12,80	12,80	38,90	38,90	4 670	45	30 600,00			980	
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00	10 570	15 140	981	**Hl. V.:** Rahmen, Steuerung, Cylinder u
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00	9 730	15 090	982	Achsen wie bei K. V. Die Federn, welch
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00			983	zwischen der Treib- und hinteren Kuppe
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30 600,00			984	achse durch in der Längsrichtung liegen
1 380	—	180,0	—	3 330	34,75	13,40	12,40	12,40	38,20	38,20	5 000	45	29 325,00			985	Ausgleichhebel verbunden sind, lieg
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			986	unter den Achsbüchsen. Nr. 980—9
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00	10 650	15 050	987	Allan'sche Steuerung mit Schraube u
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00	9 810	14 000	988	Einrichtung zum Fahren mit Gegendamp
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			989	Nr. 985—990 Stephenson'sche Steueru
"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 325,00			990	mit Schraube. Sämmtlich mit Dampfklot
																	bremse.
3	1 320	—	180,0	—	3 400	33,10	12,65	12,45	13,40	38,50	38,50	5 800	45	27 570,00	10 790 / 9 950	15 250 / 14 210	991	**U. V.:** Rahmen, Steuerung, Cylinder u
																	Achsen wie bei K. V. Die Federn d
																	hinteren Kuppelachse liegen unter, d
																	der Treib- und vorderen Kuppelachse üb
																	den Achsbüchsen. Letztere Federn sin
																	durch in der Längsrichtung liegende Au
																	gleichhebel verbunden. Allan'sche Steu
																	rung mit Schraube.
3	1 390	—	180,0	—	3 400	36,40	14,55	13,20	13,20	40,95	40,95	5 570	45	31 255,00			1012	
3	1 390	—	180,0	—	3 400	37,00	14,45	13,55	13,55	41,55	41,55	5 570	45	29 060,00			1013	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 060,00			1014	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 060,00			1015	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 060,00			1016	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 060,00			1017	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 649,38			1018	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 703,37			1019	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 686,18			1020	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 670,02			1021	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29 488,93			1022	
3	1 390	—	180,0	—	3 400	37,60	13,65	14,25	14,25	42,15	42,15	5 570	45	32 508,56			1023	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 507,98	10 630	15 200	1024	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 507,98	9 790	14 150	1025	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32 532,10			1026	
3	1 390	—	180,0	—	3 400	36,80	13,81	13,77	13,77	41,35	41,35	5 570	45	35 150,00			1027	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35 685,42			1028	
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35 150,00			1029	
3	1 390	—	180,0	—	3 400	36,95	13,80	13,85	13,85	41,50	41,50	6 070	45	37 720,00			1030	**H. V. S.:** Verbund-Lokomotiven. Hoch
																	druckcylinder rechts, Niederdruckcylinde
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 720,00			1031	links, beide schwach geneigt und ausse
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 720,00			1032	Rahmen und Steuerung innen liegen
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 720,00			1033	Sämmtliche Achsen sind gekuppelt un
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 233,52			1034	liegen unter dem Langkessel. Die 6 Tra
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 233,52			1035	federn, von denen die der beiden hintere
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 233,52			1036	Achsen durch in der Längsrichtung liegend
"	"	—	"	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 233,52			1037	Ausgleichhebel gekuppelt sind, liegen unte
																		den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerun
																		mit Schraube. Heberleinbremse bei Nr. 101

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.	
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
	1038	II. V. B.	—	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1890	480/700	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06	1,0
	1039	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1040	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1041	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1042	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1043	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1044	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1045	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1046	,,	—	,,	1892	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1047	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1048	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1049	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1050	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1051	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1052	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1053	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1054	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1055	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1056	,,	—X	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1057	,,	—X	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1058	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1059	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1060	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1061	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1062	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1063	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1064	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1065	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1066	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1067	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1001	Sigl V. B.	— △ . . .	Aktien-Gesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.	1890	480/700	610	E. 15,0	1 350	4 369	173	45	50	8,21	106,85	115,06	1,0
	1002	,,	— △ . . .	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1003	,,	— △ . . .	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1004	,,	— △ . . .	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
11	1005	,,	— △ . . .	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1006	,,	—	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1007	,,	— △ . . .	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1008	,,	— △ . . .	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1009	,,	— △ . . .	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1010	,,	— △ . . .	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
	1011	,,	— △ . . .	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

Te

	1691	H. I. T.	—	Hartmann in Chemnitz.	1857	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0
1	1692	,,	—	,, ,, ,,	1858	,,		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	
	1693	,,	—	,, ,, ,,	1865	381	559	E. 15,0	1 168	3 948	150	40	45	5,65	74,44	80,09	0
	1694	,,	— †	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	

A. Bestand an Lokomotiven.

23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
…en und Räder.				Gewicht.												
…hmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Kohlen.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}005 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösstegeschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
Millimeter.			Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
—	180,0	—	3 400	36,95	13,80	13,85	13,85	41,50	41,50	6 070	45	38 233,52			1038	Die übrigen Lokomotiven sämmtlich mit Dampfklotzbremse. Zugkraft nach der Formel $Z = \frac{0{,}005 \cdot d^2 \cdot 1 \cdot p}{D}$ berechnet.
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	38 233,52			1039	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	38 233,52			1040	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	38 233,52			1041	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	38 233,52			1042	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	38 233,52			1043	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	38 233,51			1044	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	38 233,51			1045	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 170,50			1046	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 287,58			1047	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 287,58			1048	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 287,58			1049	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 287,58			1050	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 287,58			1051	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 287,58	10 630	15 200	1052	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 287,58	9 790	14 150	1053	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 287,58			1054	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	39 287,58			1055	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	38 649,18			1056	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	38 649,17			1057	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	37 298,04			1058	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	37 298,04			1059	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	37 298,04			1060	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	37 298,04			1061	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	37 298,04			1062	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	37 298,04			1063	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	37 298,04			1064	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	37 298,04			1065	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	37 298,04			1066	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	37 298,04			1067	
—	180,0	—	3 400	37,65	14,20	14,00	14,00	42,20	42,20	6 070	45	42 500,92			1001	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	42 500,92			1002	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	42 500,92			1003	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	42 500,91	10 630	15 200	1004	Wie bei **H. V.** 3. Sämmtlich mit Dampfklotzbremse.
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	42 500,91	9 790	14 150	1005	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	42 500,91			1006	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	42 500,91			1007	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	42 500,91			1008	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	42 500,91			1009	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	42 500,91			1010	
—	”	—	”	”	”	”	”	”	”	”	”	42 500,91			1011	

otiven.

1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	1 860	45	43 500,00	3 200	9 150	1691	**H. I. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die wagerechten Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel; die Vorderachse ist Laufachse. Von den Federn sind die der gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Bei Nr. 1691, 1692 und 1694 Schraubenbremse, bei Nr. 1693 ausser Schraubenbremse an den Hinterrädern auch Dampfschlittenbremse. Wasserbehälter für 2,22 cbm und Kohlenraum für 1,20 cbm oder 1000 kg.
”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	2 020	45	43 500,00			1692	
1 035	159,5	140,0	3 200	25,40	6,70	11,90	11,90	30,50	23,80	2 170	45	47 148,00	3 200	8 990	1693	
”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	47 148,00			1694	

A. Bestand an Lokomotiven.

1	2	3	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.								
						Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Durchmesser innerer.	Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	
						Millimeter.			Millimeter.			Millimeter.		Quadrat		
	1307	II. III. b. T.	Stahl	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz	1875	415	559	E. 12,5	1 150	3 165	176	40	45	6,55	70,01	7
	1308	„	Granit	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1309	„	Marmor	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1310	„	Gold	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1311	„	Kobalt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1312	„	Nickel	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1313	„	Arsen	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1314	„	Basalt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1315	„	Silber	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1316	„	Kalk	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1317	„	Albit	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1318	„	Epidot	„	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1319	„	Topas	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1320	„	Felsit	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1321	„	Demant	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1322	„	Korund	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1323	„	Beryll	„	1889	415	559	E. 12,5	1 150	3 165	176	40	45	6,44	70,01	7
36	1324	„	Bronzit	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1325	„	Kryolith	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1326	„	Lydit	„	1890	415	559	E. 12,5	1 150	3 165	176	40	45	6,44	70,01	7
	1327	„	Smaragd	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1328	„	Dioptas	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1329	„	Platin	„	1891	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1330	„	Graphit	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1331	„	Baryt	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1332	„	Galmei	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1333	„	Zinnober	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1334	„	Alaun	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1335	„	Schönburg	„	1892	415	559	E. 12,5	1 150	3 165	176	40	45	6,44	70,01	7
	1336	„	Elster	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1337	„	Pillnitz	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1338	„	Oybin	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1339	„	Scharfenstein	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1340	„	Calnsdorf	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1341	„	Flöha	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1342	„	Burgk	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1343	Sdo 5,5 T	Alabaster	Berliner Maschinenbau Aktiengesellschaft Schwartzkopff in Berlin	1874	420	595	E. 11,0	1 128	3 192	176	40	45	6,44	69,01	7
	1344		Granat			„	„	„			„	„	„	„	„	
	1345		Saphir			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1346		Onyx			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1347		Opal			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1348		Jaspis			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1349	II.	Schneeberg	Sächsische Maschinenfabrik	1893	385	559	E. 12,5	1 128	3 192	176	40	45	5,44	70,01	7
8	1350		Neustädtel			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	1351		Bernsdorf		1893	385	559	E. 12,5	1 128	3 192	176	40	45	5,44	70,01	7

23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
...en und Räder.				Gewicht.												
...hmesser	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)		Aeusserer Radstand	Eigengewicht ohne Wasser und Kohlen.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die				Adhäsionsgewicht Q.	Zugkraft. $Z = \frac{D_{qcm} \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender.		Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.			Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.					Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.		
Millimeter.			Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
925	180,0	157,0	4 026	31,23	14,63	14,63	9,42	38,68	29,26	3 740	50	52 097,03			1307	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			1308	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			1309	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			1310	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			1311	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			1312	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			1313	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03	4 026	8 570	1314	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			1315	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			1316	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	52 097,03			1317	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03			1318	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03			1319	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03			1320	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03			1321	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 502,03	4 026	8 655	1322	**H. III b. T.** und **Schw. III b. T.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die wagerechten Cylinder aussen; die Vorderachse ist Kuppelachse. Die hinter der Feuerbüchse liegende Laufachse hat bei Nr. 1301—1306 verschiebbare Achsbüchsen, bei Nr. 1307—1342 ist die Laufachse um einen Zapfen über ihrer Mitte drehbar. Die Laufachse hat über den Achsbüchsen liegende Querfeder, dagegen Längsfedern bei Nr. 1323—1342. Die Federn der gekuppelten Achsen sind durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden und liegen unter den Achsbüchsen. Mittelräder haben Handbremse und Wurfhebel. Allan'sche Steuerung mit Händel. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf bei Nr. 1323—1342. Wasserbehälter für $3_{,60}$ cbm und Kohlenraum für $1_{,30}$ cbm oder 1100 kg.
1 035	180,0	170,0	4 026	32,10	14,00	14,00	9,80	39,60	29,80	4 160	50	33 887,80			1323	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 887,80			1324	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 887,81			1325	
1 035	180,0	170,0	4 026	31,30	14,40	14,40	10,00	38,80	28,80	4 160	50	33 500,00			1326	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 500,00			1327	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33 500,00			1328	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 923,74			1329	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 923,74			1330	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 923,74			1331	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 923,73			1332	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 923,73	4 026	8 770	1333	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 923,73			1334	
1 035	180,0	170,0	4 026	30,50	14,00	14,00	10,00	38,00	28,00	4 160	50	37 530,37			1335	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 530,37			1336	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 530,37			1337	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 530,37			1338	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 530,37			1339	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 530,37			1340	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 530,36			1341	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37 530,36			1342	
925	170,0	157,0	4 025	29,60	13,80	13,80	9,40	37,00	27,60	3 830	50	46 800,00			1301	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			1302	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00	4 025	8 610	1303	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 800,00			1304	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			1305	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	49 500,00			1306	
805	159,5	140,0	3 575	31,50	8,17	14,89	14,89	37,95	29,78	2 980	40	46 560,00	3 575	8 890	1697	**H. IV b. T.:** Die Rahmen liegen innen, die wagerechten, zwischen Kuppel- (Mittel-) und Laufachse angeordneten Cylinder, sowie die Steuerung aussen; sämmtliche Achsen unter dem Langkessel. Die Vorderachse ist Laufachse und in einem Drehgestelle gelagert, dessen Zapfen über Vorderachsmitte liegt. Die über den Achsbüchsen angeordneten Federn sind bei der Vorderachse durch einen in der Querrichtung liegenden, bei den gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Schrauben- und Dampfschlittenbremse bei Nr. 1699; Dampfschlitten- und Wurfhebelbremse bei Nr. 1697 und 1698. Wasserbehälter für $1_{,68}$ cbm; Kohlenraum für $1_{,20}$ cbm. oder 1000 kg.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46 560,00			1698	
805	159,5	140,0	3 575	30,80	8,60	13,45	13,45	35,50	26,90	2 980	40	46 500,00	3 575	9 150	1699	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung der Lokomotiven.	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Längezwischen den Rohrwänden.	12. Kessel. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Kessel. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Kessel. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Kessel. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Kessel. Heizfläche in den Rohren.	17. Kessel. Heizfläche
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.		
1	1700	H. IVbb. T.	——— ×	Hartmann in Chemnitz.	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 934	146	40	45	6,18	72,20	78,38
	1541	H. V. T.	———	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1872	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,48	95,30	101,81
	1542	"	——— ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1543	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1544	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1545	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1546	"	———	"	1873	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,29	102,10
	1547	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1548	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1549	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1550	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1551	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1552	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1553	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1554	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1555	"	———	"	1874	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,81	95,39	102,20
	1556	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1557	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1558	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1559	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1560	"	———	"	1877	406	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23
	1561	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1562	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1563	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1564	"	——— ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1565	"	——— ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1566	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
51	1567	"	———	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1568	"	——— × ⊓	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1569	"	——— ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1570	"	——— ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1571	"	——— × ⊓	"	1878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1572	"	——— × ⊓	"	1883	457	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23
	1573	"	——— × ⊓	"	1884	457	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23
	1574	"	——— ×	"	1888	457	610	E. 13,5	1 290	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23
	1575	"	——— ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1576	"	——— ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1577	"	——— ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1578	"	——— ×	"	1890	457	610	E. 13,5	1 290	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23
	1579	"	——— ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1580	"	——— × ⊓	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1581	"	——— × ⊓	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1582	"	——— ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1583	"	——— ×	"	1891	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1584	"	——— ×	"	1892	457	610	E. 13,5	1 290	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23
	1585	"	——— ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	1586	"	——— ×	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	
						Cylinder.		Kessel.								
Stückzahl	Nummern der Lokomotiven.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Jahre der Anschaffung.	Durchmesser d.	Kolbenhub l.	Material und Blechstärke.	innerer Durchmesser im Mittel.	Länge zwischen den Rohrwänden.	Heizrohre. Anzahl derselben.	Durchmesser innerer.	Durchmesser äusserer.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Rohren.	
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.		
	1587	H. V. T.	—— ×	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz	1892	457	610	E. 13,5	1 290	4 080	186	40	45	6,84	95,23	102,11
	1588	„	—— ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1589	„	—— ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1590	„	—— ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1591	„	—— ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1407	W. VII. T.	—— †	F. Wöhlert in Berlin.	1874	355	530	E. 13,0	1 191	3 465	139	40	45	5,69	60,54	66,23
	1408	„	—— †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
4	1409	„	—— †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1410	„	—— †	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1403	Schi. VII. T.	**Zwenkau** × ⎍ ♂ . . .	F. Schichau in Elbing.	1873	340	575	St. 10,0	1 162	3 507	120	40	45	4,39	52,90	57,29
4	1404	„	**Wiprecht v. Groitzsch** × ⎍ ♂	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1405	„	**Lucka** × ⎍ ♂ . . .	„ „ „	1874	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1406	„	**Gaschwitz** × ⎍ ♂ . .	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1401	Gr. VII. T.	——	Maschinenbaugesellschaft Carlsruhe.	1873	279	533	E. 15,0	970	3 182,5	105	40	45	4,70	42,00	46,70
2	1402	„	——	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1411	E. VII. T.	**Bismarck** ♂	Hannoversche Maschinenbau-Aktiengesellsch. (G. Egestorff) in Linden bei Hannover.	1884	270	550	E. 12,0	978	2 900	101	40	45	3,42	36,81	40,23
2	1412	„	**Borsig** ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1417	H. VII. T.	**Ehrenstein** × ⎍ . . .	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1889	270	550	E. 12,0	978	2 900	101	40	45	3,42	36,81	40,23
	1418	„	**Dante** × ⎍	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1882	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50
	1419	„	**Goethe** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1420	„	**Schiller** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1421	„	**Gellert** × ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1422	„	**Uhland** × ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1423	„	**Herder** × ⎍ ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1424	„	**Körner** × ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1425	„	**Schlömilch** × ⎍ ♂ . .	„	1883	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50
	1426	„	**Iffland** × ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1427	„	**Scheffel** × ⎍	„	1885	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50
	1428	„	**Bürger** × ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1429	„	**Voss** ×	„	1886	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50
	1430	„	**Gottsched** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1431	„	**Hegel** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1432	„	**Laube** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
39	1433	„	**Holtei** ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1434	„	**Hebbel** × ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1435	„	**Freytag** × ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1436	„	**Zschokke** × ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche in beiden zusammen.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.		
	1437	II.VII.T.	Kotzebue ✕ ⎍ . . .	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1886	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50
	1438	„	Heine ✕	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1439	„	Beethoven ✕ ⎍ ♂ . .	„	1890	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50
	1440	„	Haydn ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1441	„	Mozart ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1442	„	Fr. List ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1443	„	J. G. Fichte ✕ ⎍ . .	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1444	„	Kirchweger ✕ ⎍ . .	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1445	„	Nowotny ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1446	„	Columbus ✕ ⎍	„	1891	300	533	E. 12,0	990	3 170	98	40	45	4,45	39,05	43,50
	1447	„	Franklin ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1448	„	Raphael ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1449	„	Gutenberg ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1450	„	Geibel ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1451	„	Moltke ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1452	„	Krupp ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1453	„	Hirschberg ✕ ⎍ ♂ . .	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1454	„	Göttengrün ✕ ⎍ ♂ . .	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1455	„	Tanna ✕ ⎍ ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1503	II.VII.T. S.	Berggiesshübel ✕ ⎍ .	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69
	1504	„	Rottwerndorf ✕ ⎍ . .	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1505	„	Johanngeorgenstadt ✕ ⎍	„	1883	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69
	1506	„	Schleiz ✕ ⎍ ♂	„	1887	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69
1	1507	„	Elstra ✕ ⎍	„	1890	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69
	1508	„	Königswartha ✕ ⎍ . .	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1509	„	Grosspostwitz ✕ ⎍ . .	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1510	„	Cunewalde ✕ ⎍ . . .	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1511	„	Halbendorf ✕ ⎍ . . .	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1512	„	Köblitz ✕ ⎍	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1513	„	Weigsdorf ✕ ⎍ . . .	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	1501	II.VII.T. S. B.	Erla ✕ ⎍	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	260 / 406	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69
2	1502	„	Schönberg ✕ ⎍ ♂ . .	„	1887	260 / 406	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69
	1413	II.VII.T. O. B.	Müllsen ✕ ♂	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1885	270 / 415	400	E. 11,0	900	2 250	86	40	45	2,19	24,32	26,51
	1414	„	Thurm ✕ ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
4	1415	„	Lichtentanne ♂ . . .	„	1887	270 / 415	400	E. 11,0	900	2 250	86	40	45	2,19	24,32	26,51
	1416	„	Culten ♂	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
sen und Räder.				Gewicht.												
chmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)			Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die											
D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Kohlen.	Vorder-	Mittel-	Hinter- Achse.	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}005 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
Millimeter.				Millim.	Tonnen.					Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
100	—	170,0	—	2 200	19,50	12,25	—	13,17	25,42	25,42	3 140	40	20 000,00			1437	**H. VII. T.:** Die Rahmen liegen innen, die wagerechten Cylinder und die Steuerung aussen, beide Achsen sind gekuppelt, die Hinterachse liegt unter der Feuerbüchse. 4 Längsfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Händel, Wurfhebelbremse auf die Hinterräder wirkend. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf. Unterliegende Wasserbehälter für 2,65 cbm, Kohlenräume für 1,1 cbm oder 900 kg zu beiden Seiten des Kessels.
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	20 000,00			1438	
100	—	170,0	—	2 200	20,00	12,40	—	13,52	25,92	25,92	3 140	40	23 018,81			1439	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	23 018,80			1440	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	23 018,80			1441	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	23 018,80			1442	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	23 018,80			1443	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	23 018,80			1444	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	23 018,80	2 200	7 880	1445	
00	—	170,0	—	2 200	20,65	13,25	—	13,40	26,65	26,65	3 140	40	26 175,22			1446	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	26 175,22			1447	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	26 175,22			1448	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	26 175,22			1449	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	26 175,22			1450	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	26 175,23			1451	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	25 680,00			1452	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	24 426,51			1453	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	24 426,51			1454	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	24 426,52			1455	
355	—	130,0	—	2 000	14,30	9,10	—	10,00	19,10	19,10	2 280	30	17 500,00			1503	**H. VII. T. S.:** (für Sekundärbahnen.) Die Rahmen liegen innen, die wagerechten Cylinder und die Steuerung aussen, die Hinterachse liegt unter der Feuerbüchse. 4 Längsfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel, Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf nur bei Nr. 1503 und 1504. Wurfhebelbremse auf Hinterräder wirkend. Wasser- und Kohlenbehälter an den Seiten des Kessels; Wasserraum für 2,15 cbm, Kohlenraum für 1,10 cbm oder 900 kg.
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	17 500,00			1504	
355	—	140,0	—	2 000	15,30	9,60	—	10,50	20,10	20,10	2 280	30	20 303,70			1505	
355	—	140,0	—	2 000	15,90	9,90	—	10,80	20,70	20,70	2 280	30	17 212,70			1506	
355	—	140,0	—	2 000	16,35	10,10	—	11,05	21,15	21,15	2 280	30	19 927,27	2 000	6 465	1507	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	19 927,27			1508	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	19 927,27			1509	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	19 927,27			1510	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	19 927,27			1511	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	19 927,28			1512	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	19 927,28			1513	
355	—	140,0	—	2 000	15,30	9,60	—	10,50	20,10	20,10	1 900	30	20 303,69			1501	**H. VII. T. S.** B.: (für Sekundärbahnen.) Früher H. VII. T. S. umgebaut in Verbund-Lokomotiven. Rahmen, Steuerung, Achsen, Federn und Wurfhebelbremse wie bei H. VII. T. S. Hochdruckcylinder wagerecht und rechts, Niederdruckcylinder geneigt und links liegend. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf. Wasser- und Kohlenbehälter an den Seiten des Kessels, Wasserraum für 2,11 cbm, Kohlenraum für 1,10 cbm oder 900 kg. Zugkraft nach der Formel $Z = \frac{0{,}005 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ berechnet.
355	—	140,0	—	2 000	15,90	9,90	—	10,80	20,70	20,70	1 900	30	17 212,70	2 000	6 465	1502	
230	—	140,0	—	2 800	14,90	10,40	—	8,80	19,20	19,20	1 420	45	14 544,12			1413	**H. VII. T. O.** B.: (für Omnibuszüge.) Früher H. VII. T. O. umgebaut in Verbund-Lokomotiven. Die Rahmen liegen innen, Hochdruckcylinder rechts, Niederdruckcylinder links, beide wagerecht und mit der Steuerung aussen liegend. Die Treibachse liegt unter der Feuerbüchse. 4 Längsfedern über den Achsbüchsen. Allan'sche Steuerung mit Händel. Wurfhebelbremse auf beide Achsen wirkend. Unterliegende Wasserbehälter für 2,20 cbm, Kohlenraum für 0,85 cbm oder 700 kg an der Rückwand des Führerstandes. Zugkraft nach der Formel $Z = \frac{0{,}005 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ berechnet.
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	14 544,12	2 800	6 555	1414	
230	—	140,0	—	2 800	15,30	10,60	—	9,00	19,60	19,60	1 420	45	16 313,29			1415	
"	—	"	—	"	"	"	—	"	"	"	"	"	16 313,28			1416	

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17.	21. Anzahl der Treibachsen.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			
1	1695	II. VIIIb. T.	——— × ⊓ . . .	Hartmann in Chemnitz.	1866	332	457	E. 11,0	976	2 798	113	40	45	3,81	39,74	43,1.	
2	1399	II. M. I. T. W.	——— × ⊓ △ .	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1890	300/460	533	E. 14,0	1 250	3 700	174	40	45	5,51	80,89	86,40	
	1400	„	——— × ⊓ △ .	„	1891	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	–	
3	—	Hz. 0.	Dampfwagen A. † ×	Aktiengesellschaft Hohenzollern in Düsseldorf u. Maschinenbau-Aktiengesellschaft in Nürnberg.	1883	220	360	E. 11,0	1 028	1 720	110	40	45	2,48	23,78	26,26	
	—	„	„ B. † ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	—	„	„ C. † ×	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	

Das durchschnittliche Gewicht einer normalspurigen Lokomotive mit Tender betrug bei
„ „ „ „ „ Tenderlokomotive „ „

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	17. Heizfläche der Treibachsen
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.		
Tender-Lokomotiven.																
1	1	H. V. T. K.		Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1881	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72
	2	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	3	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	4	"		"	1882	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	6	"		"	1883	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72
	7	"		"	1884	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72
	8	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	9	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	10	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	11	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	12	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	13	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	14	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	15	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	16	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	17	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	20	"		"	1885	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	21	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
38	22	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	23	"		"	1886	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	24	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	25	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	26	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	27	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	28	"		"	1888	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	30	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	31	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	32	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	33	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	34	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	37	"		"	1890	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	38	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	39	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	40	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	41	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	42	"		"	1891	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72
	47	"		"	1892	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	48	"		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	29	U. Vb. T. K.		Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1888	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72
1	5	Ug. VII. T. K.		Chr. Hagans in Erfurt.	1872	200	300	E. 9 u. 11	825	2 210	91	35	40	1,98	22,10	24,08

A. Bestand an Lokomotiven.

2. Nummern der Lokomotiven	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Kessel. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Kessel. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Kessel. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Kessel. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Kessel. Heizfläche in den Rohren.	17. Kessel. Heizfläche in beiden zusammen.
					Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.		
18	Hth. F. T. K.	——— × ⊓ ♂ △	R. & W. Hawthorn in Newcastle.	1885	215	355	E. 9,5	787	2 394	194	35,5	40	5,96	51,78	57,74
19	"	——— × ⊓ ♂ △	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
35	Kr. Kl. T. K.	——— × ⊓ ♂ △	Krauss & Comp., Aktien-Gesellschaft München.	1889	324	400	E. 11,0	950	3 500	97	40	45	3,82	42,44	46,28
36	"	——— × ⊓ ♂ △	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
43	H. Kl. T. K.	——— × ⊓ ♂ △	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1891	324	400	E. 11,0	950	3 500	97	40	45	3,85	42,44	46,29
44	"	——— × ⊓ ♂ △	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
45	"	——— × ⊓ ♂ △	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
46	"	——— × ⊓ ♂ △	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
103	H. M. T. K. B.	——— × ⊓ ♂ △	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1892	240 / 370	380	E. 11,0	950	3 500	104	40	45	4,07	45,74	49,81
104	"	——— × ⊓ ♂ △	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
105	"	——— × ⊓ ♂ △	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
106	"	——— × ⊓ ♂ △	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
107	"	——— × ⊓ ♂ △	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
108	"	——— × ⊓ ♂ △	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
109	"	——— × ⊓ ♂ △	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

1003 Stück zusammen.

Das durchschnittliche Gewicht einer schmalspurigen Tender

23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
...sen und Räder.				Gewicht.												
...chmesser		Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager)			Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen											
D.	der Laufräder.	der Treibräder.	der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Kohlen.	durch die Achse. Vorder-	Mittel-	Hinter-	im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft, $Z = \frac{0{,}65 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
Millimeter.				Millim.	Tonnen.					Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			
.3	—	101,5	—	5 690	22,30	jedes Achsenpaar	14,45	28,90	28,90	2 420	30	51 770,99	5 690	9 200	18	**Hth. F. T. K.** (Bauart Fairlie): Doppel-Lokomotiven mit je zwei zweiachsigen Maschinengestellen, welche Innenrahmen, geneigt liegende Cylinder, aussenliegende Steuerungen nach Bauart Heusinger von Waldegg, von einem Händel aus verstellbar und ungekuppelte auf die Achsbüchsen drückende Längstragfedern besitzen. An den nach der Mitte zugekehrten Enden der Maschinengestelle sind zwischen diesen und dem Langkessel Kegelfedern eingeschaltet, durch welche die Belastung der Achsen auf gleiche Grösse gebracht werden kann. Schraubenbremse gleichzeitig auf die Treibräder beider Maschinengestelle wirkend. Doppelkessel mit 2 Rauchkammern, 2 Rohrgruppen und 2 Feuerbüchsen, aber mit einem gemeinschaftlichen Aussenkessel für die Feuerbüchsen und gemeinschaftlichem Wasserraum. Wasserbehälter für 2,66 cbm und Kohlenraum für 1,10 cbm oder 900 kg an den Seiten der Langkessel.
»	—	»	—	»	»	»	»	»	»	»	»	51 770,91			19	
55	760	120,0	80,0	5 750	19,70	jede Treibachse	6,30	6,70	25,60	18,90	2 950	30	30 030,61	5 750	8 980	35	**Kr. Kl. T. K.** (Bauart Klose): Die Kuppelachsen und die Laufachse sind gekuppelte Lenkachsen; die Treibachse ist Steifachse. Rahmen und Steuerung liegen aussen, die geneigten Cylinder innen, die gekuppelten Achsen, von denen die mittlere Treibachse ist, liegen unter dem Langkessel und die Laufachse hinter der Feuerbüchse. Letztere Achse steht in einem Tender-Deichselgestell, dessen Deichseldrehpunkt 2,43 m nach vorwärts liegt. Dasselbe ist mit den in der Längsrichtung der Rahmen verschiebbaren Kuppelachsbüchsen durch Zugstangen und Hebel verbunden. Die Treibkuppelstangen sind an die Enden eines lothrechten, um den Kurbelzapfen der Treibachse drehbaren Ausgleichhebels angeschlossen, welcher durch Hebel und Schubstangen mit der Lenkachsenkuppelung zusammenhängt. Ungekuppelte Tragfedern über den Achsbüchsen. Das Hinterende der Feuerbüchse stützt sich auf eine im Deichselgestell pendelartig aufgehängte Quertragfeder. Stephenson'sche Steuerung mit Händel. Wurfhebelbremse auf die Treibachse wirkend. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf. Wasserbehälter für 2,0 cbm an beiden Seiten des Kessels und Kohlenraum für 2,0 cbm oder 1700 kg auf dem Tender.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	30 030,62			36	
55	760	120,0	80,0	5 750	20,40	jede Treibachse	6,40	7,10	26,30	19,20	2 950	30	35 216,12	5 750	9 000	43	**H. Kl. T. K.** (Bauart Klose): Wie bei Kr. Kl. T. K. Nr. 35.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	35 216,12			44	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	35 216,12			45	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	35 216,12			46	
					Vorder-		Hinter-									
					Gestell.											
50	—	120,0	—	6 200	21,70	13,54	—	13,20	26,74	26,74	3 500	30	32 719,35	6 200	9 000	103	**H. M. T. K.** S. (Bauart Meyer): Verbund-Doppel-Lokomotiven mit zwei zweiachsigen Maschinengestellen. Hauptrahmen und Hintergestellrahmen aussen, Vordergestellrahmen innen. Wagerechte Hochdruckcylinder aussen am hinteren, geneigte Niederdruckcylinder aussen am vorderen Gestell. Die Endachsen sind Treibachsen. Aussenliegende Steuerungen nach Bauart Heusinger von Waldegg, von einem Händel aus verstellbar. Gekuppelte Längstragfedern über den Achsbüchsen. An den nach aussen zugekehrten Enden der Maschinengestelle sind zwischen diesen und dem Oberrahmen Kegelfedern eingeschaltet, durch welche die Belastung der Achsen auf gleiche Grösse gebracht werden kann. Wurfhebelbremse auf die hinteren Treib- und Kuppelräder, Dampfbremse auf die vorderen Treibräder wirkend. Wasserbehälter für 2,4 cbm an beiden Seiten des Kessels und Kohlenraum für 1 cbm oder 850 kg an der Hinterwand des Führerstandes. Zugkraft nach der Formel $Z = \frac{0{,}61 \cdot d^2 \cdot l \cdot p}{D}$ berechnet.
»	—	»	—	»	»	»	—	»	»	»	»	32 719,35			104	
»	—	»	—	»	»	»	—	»	»	»	»	32 719,34			105	
»	—	»	—	»	»	»	—	»	»	»	»	32 719,34			106	
»	—	»	—	»	»	»	—	»	»	»	»	32 719,34			107	
»	—	»	—	»	»	»	—	»	»	»	»	32 719,34			108	
»	—	»	—	»	»	»	—	»	»	»	»	32 719,34			109	

ei mittlerer Füllung von Wasser und Kohlen 16,50 Tonnen.

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Kessel. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Kessel. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Kessel. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Kessel. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Kessel. Heizfläche in den Rohren.	17. Kessel. Heizfläche in beiden zusammen.	21. Anzahl der Treibachsen
						Millimeter.						Millimeter.		Quadratmeter.			

2. Von der Staatsverw[illegible]

a. Altenburg-[illegible]

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Kessel. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Kessel. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Kessel. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Kessel. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Kessel. Heizfläche in den Rohren.	17. Kessel. Heizfläche in beiden zusammen.	21. Anzahl der Treibachsen
5	—	B. II.	**Zeitz** × ⎍	A. Borsig in Berlin.	1872	432	559	E. 14,0	1 334	4 265	172	45	50	7,28	103,72	111,01	[illegible]
	—	„	**Meuselwitz** × ⎍ . . .	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Wilhelm I.** × ⎍ . . .	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Herzog Ernst** × ⎍ . .	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Rositz** × ⎍	„ „ „	1875	432	559	E. 14,0	1 334	4 258	172	45	50	7,72	103,56	111,28	[illegible]
1	—	II. IIIb.	**Rehmsdorf** × ⎍ ♂ . .	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,98	86,00	92,93	[illegible]
2	—	II. V. T.	**Molbitz** × ⎍	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1886	457	610	E. 13,0	1 240	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	[illegible]
	—	„	**Friedrich** × ⎍ . . .	„	1888	457	610	E. 13,5	1 290	4 080	186	40	45	6,84	95,39	102,23	[illegible]
2	—	II. VII. T. 8.	**Kriebitzsch** × ⎍ ♂ . .	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1880	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	[illegible]
	—	„	**Mumsdorf** × ⎍ ♂ . .	„	1883	260	400	E. 12,5	980	2 350	110	40	45	3,20	32,49	35,69	[illegible]

10 Stück zusammen.

b. Zittau-Reichen[illegible]

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Kessel. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Kessel. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Kessel. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Kessel. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Kessel. Heizfläche in den Rohren.	17. Kessel. Heizfläche in beiden zusammen.	21. Anzahl der Treibachsen
4	—	II. II.	**Richard Hartmann** † .	Hartmann in Chemnitz.	1857	406	6 0	E. 15,0	1 295	4 094	164	40	45	6,72	84,40	91,12	1,25
	—	„	**Saturn** †	„ „ „	1859	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Mars** †	„ „ „	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	**Neptun** †	„ „ „	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
2	—	II. IIIb.	**Jupiter** †	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	406	559	E. 14,0	1 300	3 258	210	40	45	6,93	86,00	92,93	1,66
	—	„	**Reichenberg** †	„	1886	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

6 Stück zusammen.

c. Zittau-Oybi[illegible]

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Länge zwischen den Rohrwänden.	12. Kessel. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Kessel. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Kessel. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Kessel. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Kessel. Heizfläche in den Rohren.	17. Kessel. Heizfläche in beiden zusammen.	21. Anzahl der Treibachsen
1		II. V. T. K.	**Alexander Thiemer** × ⎍ ♂	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1889	240	380	E. 12,0	960	1 960	108	40	45	3,11	26,61	29,72	0,6[illegible]
2		„	**Lausche** × ⎍ ♂ . . .	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
3		„	**Töpfer** × ⎍ ♂ . . .	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
4		„	**Hochwald** × ⎍ ♂ . .	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
5		„	**Zittau** × ⎍ ♂ . . .	„	1891	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„

5 Stück zusammen.

23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.
sen und **Räder.**				**Gewicht.**												
chmesser der Laufräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Treibräder.	Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) der Laufräder.	Aeusserer Radstand.	Eigengewicht ohne Wasser und Kohlen.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Vorder-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Mittel-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen durch die Hinter-Achse.	Druck der betriebsfähigen Lokomotive auf die Schienen im Ganzen.	Adhäsionsgewicht G.	Zugkraft. $Z = \frac{0{,}000 \cdot d^2 \cdot l.p}{D}$ oder $Z_1 = \frac{1}{4} Q$, wenn $Z > Z_1$	Grösste Geschwindigkeit in der Stunde.	Anschaffungskosten der Lokomotiven ausschl. Tender.	Lokomotive nebst Tender. Ganzer äusserer Radstand. max. / min.	Lokomotive nebst Tender. Gesammtlänge zwischen den Buffern. max. / min.	Nummern der Lokomotiven.	Weitere Angaben über die Konstruktions-Verhältnisse und zugehörige Tender.
Millimeter.			Millim.	Tonnen.						Kilogr.	km	Mark.	Millimeter.			

ne Privat-Eisenbahnen.

ormalspur.)

60	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 410	45	42 000,00			—
	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00			—
	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00	10 000	14 110	—	**B. II.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die wagerechten Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel; Vorderachse ist Laufachse. Treib- und Kuppelachse haben gemeinschaftliche Federn, die durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel auf die Achsbüchsen wirken. Allan'sche Steuerung mit Schraube. **Zugehörige Tender:** Nr. 1—6 d. A.-Z. B.
	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	42 000,00	9 825		—	
60	1 065	170,0	150,0	3 290	29,50	9,10	12,20	12,20	33,50	24,40	3 610	45	53 175,00			—
60	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,20	12,20	37,00	24,60	3 010	70	30 203,49	9 735 / 9 560	13 875	—	**H. III b.:** Wie bei H. III b. Nr. 358 u. s. w. d. Staatsb. (S. 9). **Zugehörige Tender:** Nr. 1—6 d. A.-Z. B.
60	—	170,0	—	3 060	34,89	13,20	15,35	15,35	44,00	44,00	4 670	38	29 032,76	3 060	9 350	—	**H. V. T.:** Rahmen, Steuerung, Cylinder und Achsen wie bei H. V. T. Nr. 1541 u. s. w. der Staatsb. (S. 31). Die 6 Tragfedern liegen unter den Achsbüchsen. Mit in der Längsrichtung liegenden Ausgleichhebeln sind verbunden bei Lokom. Molbitz die Federn der Mittel- und Hinterachse, bei Lokom. Friedrich die Federn der Vorder- und Mittelachse. Allan'sche Steuerung mit Händel. Wurfhebelbremse. Wasser- und Kohlenbehälter bei Lokom. Molbitz von 3,6 und 1,2 cbm oder 1 000 kg; bei Lokom. Friedrich von 3,5 und 1,0 cbm oder 850 kg.
60	—	170,0	—	3 060	34,70	14,45	14,45	14,50	43,40	43,40	5 500	38	31 349,10			—	
60	—	130,0	—	2 000	14,25	9,36	—	9,50	18,76	18,76	2 400	30	17 500,00	2 000	6 475	—	**H. VII. T. S.:** (für Sekundärbahnen und Rangirdienst.) Wie bei H. VII. T. S. Nr. 1503 und 1504 d. Staatsb. (S. 37).
60	—	140,0	—	2 000	15,30	9,60	—	10,50	20,10	20,10	2 400	30	20 402,16	2 000	6 520	—	Wie bei H. VII. T. S. Nr. 1505 d. Staatsb. (S. 37).

Zugehörige Tender:
Nr. 1—5 d. Z.-R. B.
(Kuppelung u. Trittblechhöhe wie bei den Tendern für Pers.- u. Güterzüge d. Staatsb.)

ormalspur.)

5	1 035	159,5	140,0	3 280	26,25	7,55	10,98	10,98	29,51	21,96	3 300	50	43 075,04			—	**H. II.:** Rahmen und Steuerung liegen innen, die wagerechten Cylinder aussen, sämmtliche Achsen unter dem Langkessel; die Vorderachse ist Laufachse. Von den 6 Längsfedern über den Achsbüchsen sind die der gekuppelten Achsen durch in der Längsrichtung liegende Ausgleichhebel verbunden. Stephenson'sche Steuerung mit Händel.
	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	46 236,44	10 020	14 070	—	
	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	46 236,44			—	
	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	43 686,44			—	
60	1 035	170,0	170,0	4 330	33,10	12,40	12,20	12,20	37,00	24,60	3 010	70	30 351,45	9 900	13 680	—	**H. III b.:** Wie bei H. III b. Nr. 358 u. s. w. d. Staatsb. (S. 9).
	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	3 190	70	28 122,71			—	

m. (Schmalspur.)

	—	105,0	—	1 800	12,45	5,20	5,35	5,35	16,00	16,00	2 100	30	20 000,00			1	
	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	20 000,00	1 800	5 630	2	**H. V. T. K.:** Wie bei H. V. T. K. Nr. 1 u. s. w. d. Staatsb. (S. 41).
	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	20 000,00			3	
	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	20 000,00			4	
	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	20 000,00			5	

A. Bestand an Lokomotiven.

1. Stückzahl	2. Nummern der Lokomotiven.	3. Gattung	4. Namen der Lokomotiven.	5. Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	6. Jahre der Anschaffung.	7. Cylinder. Durchmesser d.	8. Cylinder. Kolbenhub l.	9. Kessel. Material und Blechstärke.	10. Kessel. innerer Durchmesser im Mittel.	11. Kessel. Längezwischen den Rohrwänden.	12. Heizrohre. Anzahl derselben.	13. Heizrohre. Durchmesser innerer.	14. Heizrohre. Durchmesser äusserer.	15. Heizfläche im Feuerkasten.	16. Heizfläche in den Rohren.	21.
						Millimeter.						Millimeter.		Quadrat		
4	—	II. IVb. T.	Oberhohndorf	Hartmann in Chemnitz	1860	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	148	40	45	5,92	72,94	78,0
	—	„	Reinsdorf	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	—	„	Schaff	„ „ „	1864	381	559	E. 14,0	1 192	3 921	146	40	45	5,92	71,96	77,0
	—	„	Schedewitz	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	381	559	E. 13,5	1 192	3 921	147	40	45	5,92	72,45	78,0

4 Stück zusammen.

Die Gesammtzahl der **Lokomotive**

a) nach der **Verwendung:**

aus	102	Stück	Schnellzuglokomotiven (Gattung VI., VI a., VI b., VIII b., VI b. V.)	= 10,169 Prozent.
„	247	„	Personenzuglokomotiven (Gattung III a., III., III b., III b. V.)	= 24,626 „
„	166	„	Lokomotiven für gemischte Züge (Gattung II., IV b., V a., VII.)	= 16,550 „
„	258	„	Lastzuglokomotiven (Gattung V., V. V.)	= 25,723 „
„	172	„	Tenderlokomotiven (Gattung I. T., III b. T., IV b. T., IV bb. T., V. T., VII. T., VII. T. S., VII. T. S. V., VII. T. O. V., VIII b. T., M. I. T. V.) . . .	= 17,149 „
„	3	„	Dampfwagen (Gattung Hz. O.)	= 0,299 „
„	55	„	Lokomotiven für schmalspurige Bahnen (Gattung V. T. K., V b. T. K., VII. T. K., F. T. K., Kl. T. K., M. T. K. V.)	= 5,484 „

1 003 Stück zusammen.

b) nach den **Gattungen:**

aus	120	Stück	H. V.	= 11,964	Prozent.	aus	2	Stück	W. II.	= 0,199	Prozent.
„	92	„	H. III b.	= 9,173	„	„	1	„	H. III a.	= 0,100	„
„	72	„	H. II.	= 7,178	„	„	1	„	U. V.	= 0,100	„
„	66	„	H. III.	= 6,580	„						
„	56	„	H. V. V.	= 5,583	„	„	51	„	H. V. T.	= 5,085	„
„	35	„	Schw. V.	= 3,490	„	„	39	„	H. VII. T.	= 3,888	„
„	32	„	Schw. III b.	= 3,190	„	„	36	„	H. III b. T.	= 3,589	„
„	29	„	K. II.	= 2,891	„	„	11	„	H. VII. T. S.	= 1,097	„
„	26	„	H. VI.	= 2,592	„	„	6	„	Schw. III b. T.	= 0,598	„
„	22	„	H. VII.	= 2,193	„	„	4	„	H. I. T.	= 0,399	„
„	19	„	H. IV b.	= 1,894	„	„	4	„	H. VII. T. O. V.	= 0,399	„
„	18	„	H. III b. V.	= 1,795	„	„	4	„	W. VII. T.	= 0,399	„
„	16	„	K. V.	= 1,595	„	„	4	„	Schi. VII. T.	= 0,399	„
„	15	„	Hl. III b.	= 1,496	„	„	3	„	H. IV b. T.	= 0,299	„
„	14	„	H. VI b. V.	= 1,396	„	„	2	„	Cr. VII. T.	= 0,199	„
„	14	„	K. III b.	= 1,396	„	„	2	„	E. VII. T.	= 0,199	„
„	12	„	Hl. VI.	= 1,196	„	„	2	„	H. VII. T. S. V.	= 0,199	„
„	11	„	Hl. V.	= 1,097	„	„	2	„	H. M. I. T. V.	= 0,199	„
„	11	„	Sigl V. V.	= 1,097	„	„	1	„	H. IV bb. T.	= 0,100	„
„	10	„	H. VIII b.	= 0,997	„	„	1	„	H. VIII b. T.	= 0,100	„
„	10	„	Schw. VII.	= 0,997	„						
„	9	„	B. VI.	= 0,897	„	„	38	„	H. V. T. K.	= 3,789	„
„	8	„	H. VI a.	= 0,798	„	„	7	„	H. M. T. K. V.	= 0,698	„
„	8	„	K. VIII b.	= 0,798	„	„	4	„	H. Kl. T. K.	= 0,399	„
„	8	„	Schi. II.	= 0,798	„	„	2	„	Hth. F. T. K.	= 0,199	„
„	8	„	Sigl V.	= 0,798	„	„	2	„	Kr. Kl. T. K.	= 0,199	„
„	7	„	B. VI a.	= 0,698	„	„	1	„	Hg. VII. T. K.	= 0,100	„
„	7	„	K. III.	= 0,698	„	„	1	„	H. V b. T. K.	= 0,100	„
„	6	„	Schw. VI.	= 0,598	„						
„	4	„	H. V a.	= 0,399	„	„	3	„	Hz. O. (Dampfwagen)	= 0,299	„
„	2	„	H. VI b.	= 0,199	„						
„	2	„	W. III a.	= 0,199	„						

1 003 Stück zusammen.

Tenderlokomotiven.

B.

Nachweisung

der am Jahresschlusse vorhandenen

TENDER

mit Angabe ihrer Hauptkonstruktionstheile und Anschaffungskosten.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**

a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
b. Zittau-Reichenberger Bahn.

1892.

Zeichenerklärung:

Spalte 2: † = Einrichtung mit Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen,
⊙ = „ zur Kondensation nach Kirchweger,
⊕ = „ zur Kondensation nach Kirchweger und mit Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen,
◎ = „ zur Kondensation nach Körting,
S = Luftdruckbremseinrichtung, Bauart Schleifer,
C = „ „ Carpenter,
W = „ „ Westinghouse.

Bemerkung.

Bei den Staatsbahnen können die Schnellzugtender (S.) mit allen Schnellzug-Lokomotiven, die Personen- und Güterzug- (P. u. G.) mit allen übrigen Lokomotiven, soweit solche nicht Tenderlokomotiven sind, gekuppelt werden.

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Schnellzug = S. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum für Wasser. (cbm.)	11. Fassungsraum für Kohlen. (kg.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
1. Staats-Eisenbahnen.														
1	1†ʒc	Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft (Schwartzkopff) in Berlin.	1874	S.	3	140	1 060	3 296	9,27	3 100	11,80	24,17	14 867,82	
2	2†ʒc		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 867,82	Eisernes Untergestell, f
3	3†ʒc		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 867,82	förmige Cisterne m
4	4†ʒc		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 867,82	gehendem Bodenb
5	5†ʒc		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 867,82	Wurfhebelbremse.
6	6†ʒc		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	14 867,82	
7	7†	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	,,	,,	130	1 060	3 175	9,50	3 800	12,70	26,00	9 058,19	
8	8†		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
9	9†		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
10	10†		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
11	11†		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	
12	12†		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 058,19	Eisernes Untergestell,
13	13†		1876	,,	,,	140	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	Cisterne und Wurfhe
14	14†		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
15	15†		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
16	16†		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
17	17†		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 058,19	
18	18†		,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7 000,00	
19	19†ʒc	Eigene Werkstatt.	1884	,,	,,	130	985	3 550	7,50	3 000	12,60	23,10	6 217,32	
20	20†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 355,31	
21	21†ʒs	,, ,,	1885	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	11,80	22,30	6 655,02	
22	22†ʒc	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	12,60	23,10	6 517,04	
23	23†ʒc	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 517,04	
24	24†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 655,02	
25	25†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	11,80	22,30	5 990,00	
26	26†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 990,00	Eisernes Untergestell,
27	27†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 990,00	förmige Cisterne mi
28	28†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 990,00	hebelbremse.
29	29†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 688,76	
30	30†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 910,50	
31	31†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 910,50	
32	32†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 910,50	
33	33†ʒs	,, ,,	1886	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	11,25	21,75	6 636,26	
34	34†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 636,26	
35	35†ʒs	,, ,,	1890	,,	,,	,,	,,	3 000	9,00	,,	12,60	24,60	6 559,79	
36	36†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 559,78	
37	37†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 559,78	
38	38†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 559,78	
39	39†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 559,78	
40	40†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 559,78	
41	41†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 559,79	
42	42†ʒs	,, ,,	1891	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 469,51	
43	43†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 469,51	
44	44†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 469,51	
45	45†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 469,51	
46	46†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 469,51	Eisernes Untergest
47	47†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 469,51	mit hufeisenförmi
48	48†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 469,51	versehene Cistern
49	49†ʒs	,, ,,	1892	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 435,29	hebelbremse.
50	50†ʒs	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 435,28	
51	101†ʒs	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1891	,,	,,	140	985	3 550	12,00	3 400	13,25	28,65	9 564,20	
52	102†ʒs	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 564,20	
53	103†ʒs	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 564,20	
54	104†ʒs	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 564,20	
55	105†ʒs	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 564,20	
56	106†ʒs	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 564,20	
57	107†ʒs	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 564,20	
58	108†ʒs	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 564,20	
59	109†ʒs	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 564,20	

B. Bestand an Tendern.

	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Schnellzug = S. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe.	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	9. Räder. Aeusserer Radstand.	10. Fassungsraum für Wasser.	11. Fassungsraum für Kohlen.	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug.	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
				Millimeter.				cbm.	kg.	Tonnen.			
5 S	A. Borsig in Berlin.	1865	S.	3	128	1 060 oder 1 085	2 820	7,00	2 600	11,05	20,65	9 939,98	
5 S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	6,50	„	10,75	19,85	9 906,98	
5 S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 939,98	
5 S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 939,98	
5 S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 939,98	
5 S	Hartmann in Chemnitz.	1868	„	„	„	„	„	„	„	„	„	10 239,99	Wie bei Tender Nr. 19.
5 S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	10 239,99	
5 S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	10 239,99	
5 S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	10 239,99	
5 S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	10 239,98	
5 S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	10 239,98	
5 S	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	10 239,98	
	Eigene Werkstatt.	1886	„	„	130	985	3 000	7,50	3 000	11,65	22,15	5 637,86	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 637,86	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 637,86	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 244,54	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 244,54	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 244,54	
5 S	„ „	1887	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 686,39	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 742,65	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 957,46	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 162,95	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 564,15	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 564,15	
5 W	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 722,17	Wie bei Tender Nr. 35.
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 564,14	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 564,14	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 564,15	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 564,15	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 564,15	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 564,16	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 769,64	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 769,62	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 769,64	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 769,64	
5 S	„ „	1888	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 326,90	
5 S	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 747,21	
	„ „	1868	PG.	2	140	985 oder 1 030	2 438	5,50	2 600	8,75	16,85	6 858,45	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 858,45	
	„ „	1869	„	„	138	985	2 591	5,65	2 600	7,85	16,10	5 436,56	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 436,56	
	„ „	„	„	„	140	985 oder 1 030	2 438	„	„	8,90	17,15	6 665,92	Wie bei Tender Nr. 19.
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 665,92	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 665,92	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 665,92	
	Schwartzkopff in Berlin.	„	„	„	138	985	„	„	„	8,60	16,85	6 780,00	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 780,00	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 780,00	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 780,00	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 780,00	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 780,00	Wie bei Tender Nr. 7.
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 864,92	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 864,92	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 452,86	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	6 452,86	
	F. Schichau in Elbing.	1875	„	„	176	1 020	3 030	8,25	4 000	11,70	23,95	12 000,00	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	12 000,00	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	12 000,00	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	12 000,00	Wie bei Tender Nr. 19.
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	12 000,00	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	12 000,00	

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Schnellzug = S. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum für Wasser. cbm.	11. Fassungsraum für Kohlen. kg.	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. Tonnen.	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. Tonnen.	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
121	225	F. Schichau in Elbing.	1875	PG.	2	176	1 020	3 030	8,25	4 000	11,70	23,95	12 000,00	
122	226	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
123	227	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	"	"	160	1 035	2 800	8,00	3 000	10,25	21,25	7 500,00	
124	228	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
125	229	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
126	230	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
127	231	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
128	232	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
129	233	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
130	234	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00	
131	235†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,24	
132	236†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,24	
133	237†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,24	
134	238†	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 547,25	
135	239	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
136	240	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	Wie bei Tender Nr. 5
137	241	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
138	242	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
139	243	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
140	244	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
141	245	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
142	246	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00	
143	247	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
144	248	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
145	249	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
146	250	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00	
147	251	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00	
148	252	"	"	"	3	150	1 060	3 455	9,50	3 000	13,60	26,10	12 500,00	
149	253	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
150	254	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
151	255	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
152	256	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 500,00	
153	257	"	1874	"	"	"	"	"	9,27	3 100	12,50	24,87	15 000,00	
154	258	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15 000,00	
155	259	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15 000,00	Wie bei Tender Nr.
156	260	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15 000,00	
157	261	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15 000,00	
158	262	Unions-Giesserei in Königsberg i. Pr.	1886	"	"	140	962	3 300	10,00	3 100	14,10	27,20	5 360,00	Wie bei Tender Nr.
159	263	Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft (Schwartzkopff) in Berlin.	1875	"	"	136	1 035	"	8,75	2 800	12,40	23,95	14 100,00	
160	264	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
161	265	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
162	266	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
163	267	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
164	268	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	Wie bei Tender Nr.
165	269	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
166	270	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
167	271	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
168	272	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 100,00	
169	273	Henschel & Sohn in Cassel.	"	"	"	140	1 060	3 175	9,50	3 800	12,70	26,00	7 425,00	
170	274	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
171	275	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
172	276	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	Wie bei Tender Nr.
173	277	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
174	278	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00	
175	279⊙	E. Kessler in Esslingen.	1868	"	"	130	"	3 180	8,00	3 000	11,00	22,00	9 450,00	
176	280⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
177	281⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
178	282⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
179	283⊙	" " "	1869	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
180	284⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
181	285⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
182	286⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
183	287⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	Wie bei Tender N
184	288⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
185	289⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
186	290⊙	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
187	291	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
188	292	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
189	293	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	
190	294	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	

B. Bestand an Tendern.

	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Schnellzug = S. für Personen- oder Güterzug = PG.	**Achsen.** Anzahl derselben.	**Achsen.** Durchmesser in der Nabe.	**Räder.** Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	**Räder.** Aeusserer Radstand.	**Fassungsraum für** Wasser.	**Fassungsraum für** Kohlen.	**Eigengewicht** leer mit Werkzeug.	**Eigengewicht** dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	**Bemerkungen.**
				Millimeter.				cbm.	kg.	Tonnen.			
	G. Sigl in Wien.	1874	PG.	3	130	1 060	3 175	8,00	4 000	12,00	24,00	9 000,00	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	Wie bei Tender Nr. 7.
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 000,00	
	E. Kessler in Esslingen.	1867	,,	,,	,,	,,	3 180	7,50	3 000	10,00	20,50	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	1868	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,58	Wie bei Tender Nr. 19.
	,, ,, ,,	1866	,,	,,	,,	,,	3 000	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	,, ,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 533,59	
	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	,,	,,	,,	,,	3 180	7,00	3 400	11,00	21,40	10 583,58	
	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	
	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	
	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	
	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	10 583,59	Wie bei Tender Nr. 7.
	,,	1875	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 069,39	
	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 069,39	
	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 047,24	
	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9 047,24	
38	Eigene Werkstatt.	1887	,,	,,	,,	985	3 000	7,50	3 000	11,65	22,15	5 769,63	
38	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 769,63	
38	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 861,70	
	,, ,,	1888	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	11,40	21,90	4 590,14	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 972,20	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 590,15	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 972,20	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 972,20	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 972,20	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 590,15	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 972,20	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 972,20	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 972,20	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 972,20	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 972,20	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 972,20	
38	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 504,29	Wie bei Tender Nr. 35.
38	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 504,29	
38	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 504,29	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 972,20	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 972,20	
	,, ,,	1889	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 107,40	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 107,40	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 107,40	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 107,40	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 107,40	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 107,40	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 069,44	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 069,44	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 069,44	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 069,44	
	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 069,44	

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Schnellzug = S. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum für Wasser. (cbm.)	11. Fassungsraum für Kohlen. (kg.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
262	366†	Eigene Werkstatt.	1889	PG.	3	130	985	3 000	7,50	3 000	11,40	21,80	5 069,44	
263	367†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 069,44	
264	368†	,, ,,	1890	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	11,50	22,00	5 775,47	
265	369†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 770,47	
266	370†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 773,47	
267	371†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 773,47	
268	372†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 875,46	
269	373†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 875,46	Wie bei Tender K.
270	374†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 875,46	
271	375†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 875,46	
272	376†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 875,46	
273	377†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 875,46	
274	378†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 875,46	
275	379†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 875,46	
276	380†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 875,46	
277	381†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 875,46	
278	407	,, ,,	1875	,,	,,	115	,,	2 740	7,00	2 600	8,90	18,50	5 865,97	
279	408	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,97	
280	409	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,97	
281	410	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,97	Wie bei Tender K.
282	411	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,96	
283	412	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,96	
284	413	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,96	
285	414	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 865,96	Eisernes Untergest förmige Cisterne gehendem Boden
286	415	,, ,,	1876	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8,60	18,20	4 923,67	
287	416	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 923,67	
288	417	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 923,67	
289	418	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 923,67	
290	419†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 970,92	
291	420†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 970,92	
292	421	,, ,,	1878	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	9,20	18,80	5 320,48	
293	422	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 320,48	
294	423	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 320,48	
295	424	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 320,48	
296	425	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 320,48	
297	426	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	5 320,48	
298	427	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 331,40	
299	428	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 331,40	
300	429	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 331,40	
301	430	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 331,40	
302	431	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,65	
303	432	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,65	
304	433	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,65	Eisernes Untergest
305	434	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,65	förmige Cisterne
306	435	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,65	bords und Wurf
307	436†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,65	
308	437†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,65	
309	438†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 378,66	
310	439	,, ,,	1879	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 489,45	
311	440	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 489,45	
312	441	,, ,,	1880	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 574,22	
313	442	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 574,22	
314	443	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 574,22	
315	444	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 574,22	
316	445	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 574,22	
317	446	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 574,22	
318	447	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 574,22	
319	448	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 574,22	
320	449	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 574,22	
321	450	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 574,22	
322	451	,, ,,	1881	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 699,72	
323	452	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 699,72	
324	453	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 699,72	
325	454	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	4 699,72	
326	455†	,, ,,	1869	,,	,,	,,	,,	,,	5,65	,,	9,00	17,25	6 150,89	
327	456†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8,10	16,25	6 149,48	Wie bei Tender N.
328	457†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	7,85	16,10	6 131,77	
329	458†	,, ,,	1870	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	8,70	16,95	6 288,01	
330	459†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 288,01	Wie bei Tender N.
331	460†	,, ,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	6 288,01	

B. Bestand an Tendern.

3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Schnellzug = S. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter.)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter.)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter.)	10. Fassungsraum für Wasser. (cbm.)	11. Fassungsraum für Kohlen. (kg.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen.)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen.)	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
Eigene Werkstatt.	1870	PG.	3	115	985	2 740	5,65	2 600	8,70	16,95	6 288,01	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	Wie bei Tender Nr. 1.
Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	Wie bei Tender Nr. 1 und Heberleinbremse.
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	Wie bei Tender Nr. 1.
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 288,01	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	8,60	16,85	6 303,48	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	Wie bei Tender Nr. 1 und Heberleinbremse.
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 997,02	
Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 927,70	Wie bei Tender Nr. 1.
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 909,99	
" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 636,72	Wie bei Tender Nr. 1 und Heberleinbremse.
Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 303,48	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 293,23	
" "	1871	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 086,84	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 086,84	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 086,84	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 567,30	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 538,66	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 538,66	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	Wie bei Tender Nr. 1.
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 582,77	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 572,52	
" "	1872	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 807,95	

B. Bestand an Tendern.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9	10.	11.	12.	13.	14.	15
Ordnungs-Nr.	Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Schnellzug = S. für Personen- oder Güterzug = PG.	Achsen.		Räder.		Fassungsraum für		Eigengewicht		Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
					Anzahl derselben.	Durchmesser in der Nabe.	Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	Aeusserer Radstand.	Wasser.	Kohlen.	leer mit Werkzeug.	dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.		
					Millimeter.				cbm.	kg.	Tonnen.			
403	532†	Eigene Werkstatt.	1872	PG.	3	115	985	2 740	5,65	2 600	8,60	16,65	5 809,20	
404	533†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	Wie bei Tender Nr.
405	534†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
406	535†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
407	536†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 809,20	
408	537†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
409	538†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	Wie bei Tender Nr. leinbremse.
410	539†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
411	540†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
412	541†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
413	542†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
414	543†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
415	544†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
416	545†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
417	546†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
418	547†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
419	548†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 803,98	
420	549†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 786,27	
421	550†	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
422	551	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Tender Nr.
423	552	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
424	553	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
425	554	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
426	555†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
427	556†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
428	557†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 030,45	
429	558†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
430	559†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
431	560†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
432	561†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	Wie bei Tender Nr. leinbremse.
433	562†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
434	563†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
435	564	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
436	565	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
437	566	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
438	567†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
439	568†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
440	569†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
441	570†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,90	
442	571†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 019,91	
443	572	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
444	573	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
445	574†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 048,55	
446	575	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
447	576	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
448	577	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
449	578	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
450	579	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
451	580	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
452	581	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	Wie bei Tender N
453	582	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
454	583	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66	
455	584	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
456	585	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
457	586	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
458	587	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74	
459	588	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
460	589†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
461	590†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
462	591†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
463	592†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 348,62	
464	593	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
465	594	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
466	595	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75	
467	596†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
468	597†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
469	598†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
470	599†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
471	600†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
472	601†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 316,00	
473	602†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 338,14	Wie bei Tender N leinbremse.

B. Bestand an Tendern.

	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Schnellzug = S. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Durchmesser in der Nabe.	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	9. Aeusserer Radstand.	10. Fassungsraum für Wasser. cbm.	11. Kohlen. kg.	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. Tonnen.	13. dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. Tonnen.	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
	Eigene Werkstatt.	1874	PG.	3	115	985	2 740	5,65	2 600	8,60	16,85	7 348,62	
	„ „	1875	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 945,83	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	Wie bei Tender Nr. 1.
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 865,96	
	„ „	1876	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 923,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 947,67	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 923,67	Wie bei Tender Nr. 415.
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 970,93	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	4 970,93	
	„ „	1865	„	„	127	1 030 oder 985	3 048	6,30	„	10,35	19,15	7 627,75	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 627,75	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 627,75	Wie bei Tender Nr. 19.
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 627,75	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 627,76	
	„ „	1867	„	„	„	„	„	„	„	10,85	19,65	7 774,00	
	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 773,99	
†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	10,35	19,15	7 770,59	
†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 770,58	
†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 773,99	
†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 773,99	
†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 774,00	
†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 773,99	
†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 773,99	
†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 773,99	
†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 773,99	
†	„ „	1870	„	„	„	„	„	„	„	10,85	19,65	5 777,91	
†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 777,91	
†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	10,35	19,15	5 777,91	
†	„ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	5 777,90	
†	Hartmann in Chemnitz.	1861	„	„	124	„	2 820	6,50	„	11,15	20,25	9 116,60	Wie bei Tender Nr. 19.
†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	10,75	19,85	9 145,24	
†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 145,24	
†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	11,15	20,25	9 116,60	
†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 116,60	
†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 877,39	
†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 877,39	
†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 877,39	
†	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 855,25	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 808,00	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 808,00	
	„ „ „	1863	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 069,40	
	„ „ „	1865	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 069,40	
	„ „ „	1863	„	„	140	985 oder 945	2 740	5,80	„	8,20	16,60	9 000,00	Wie bei Tender Nr. 7.
	„ „ „	1857	„	„	124	1 030 oder 985	3 048	7 00	„	9,65	19,25	8 180,86	
	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	8,75	18,35	8 250,15	
	„ „ „	1857	„	„	„	„	3 018	5,80	„	9,50	17,90	6 300,00	
	„ „ „	1856	„	„	„	„	3 048	5,90	„	9,65	18,15	8 180,85	
	„ „ „	1857	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 180,86	
†	„ „ „	1858	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 297,40	Wie bei Tender Nr. 19.
†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 297,41	
†	„ „ „	1862	„	„	„	„	„	„	„	8,75	17,25	7 872,21	
†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 843,56	
†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 843,57	
	„ „ „	1863	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 796,32	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	7 796,31	
	A. Borsig in Berlin.	1852	„	„	128	1 060 oder 1 085	2 820	6,50	„	10,25	19,25	6 600,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne.
	„ „ „	1854	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 100,00	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 100,00	
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	8 100,00	Wie bei Tender Nr. 19.
†	Hartmann in Chemnitz.	1856	„	„	„	„	„	„	„	10,75	19,85	9 000,00	
	A. Borsig in Berlin.	„	„	„	„	„	„	„	„	10,25	19,25	9 000,00	Wie bei Tender Nr. 672.
	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 000,00	
†	„ „ „	1857	„	„	„	„	„	„	„	10,75	19,85	9 197,24	
†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 197,24	Wie bei Tender Nr. 19.
†	„ „ „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	9 197,24	

B. Bestand an Tendern.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Schnellzug = S. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe.	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	9. Räder. Aeusserer Radstand.	10. Fassungsraum für Wasser.	11. Fassungsraum für Kohlen.	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug.	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	14. Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
					Millimeter.				cbm.	kg.	Tonnen.			
541	682	A. Borsig in Berlin.	1857	PG.	3	128	1 060 oder 1 085	2 820	6,50	2 600	10,25	19,35	9 000,00	Wie bei Tender
542	683	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
543	684†	" " "	1858	"	"	"	"	"	"	"	10,75	19,85	9 197,24	
544	685†	" " "	"	"	"	"	"	"	7,00	"	11,05	20,65	9 150,00	
545	686†	" " "	"	"	"	"	"	"	6,50	"	10,75	19,85	9 150,00	
546	687†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 219,39	
547	688†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	Wie bei Tender
548	689†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
549	690†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
550	691†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
551	692†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 208,18	
552	693	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	10,25	19,35	9 150,00	
553	694	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
554	695	" " "	1859	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	Wie bei Tender
555	696	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
556	697	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00	
557	698†	" " "	1865	"	"	"	"	"	"	"	10,75	19,85	9 208,18	Wie bei Tender
558	699	" " "	1852	"	"	"	"	"	7,00	"	10,55	20,15	6 600,00	Wie bei Tender
559	701	Hartmann in Chemnitz.	1855	"	"	115	980	2 835	5,65	"	9,50	17,75	8 035,23	
560	702	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 161,35	Eisernes Untergest
561	704	" " "	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	cylindrischer Ca
562	705	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
563	707	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
564	709	" " "	1855	"	"	140	985 oder 945	2 740	"	"	8,30	16,55	9 000,00	Wie bei Tender
565	710	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00	
566	711	Eigene Werkstatt.	1860	"	"	115	985	"	"	"	8,00	16,25	4 678,53	
567	714	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 654,51	
568	717	" "	1861	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 196,70	
569	718	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	7,85	16,10	4 428,98	
570	720	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99	
571	723	" "	1863	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 967,22	
572	725	" "	1864	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 151,01	
573	726	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
574	727	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
575	728	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
576	730	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,96	
577	731	" "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 562,16	
578	732	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 562,16	
579	734	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
580	735	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
581	736	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
582	737	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
583	738	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
584	739	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
585	740	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
586	741†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
587	744	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
588	745	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	Hölzernes Unter
589	746	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	eisenförmige Ca
590	747	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
591	748	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	
592	749	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	8,00	16,25	5 703,56	
593	752	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 708,78	
594	754	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	7,85	16,10	5 627,68	
595	755	" "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
596	756	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
597	757	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
598	758	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,64	
599	759	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
600	760	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
601	761	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
602	762	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	
603	764†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	8,00	16,25	5 629,47	
604	765†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
605	766	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 629,47	
606	767	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 634,68	
607	768	" "	1869	"	"	"	"	"	"	"	9,00	17,25	6 056,61	
608	769	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
609	770	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,61	
610	772	" "	1858	"	"	"	"	2 667	"	"	7,75	16,00	4 603,31	
611	773	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 603,31	

B. Bestand an Tendern.

3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Schnellzug = S. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe.	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	9. Räder. Aeusserer Radstand.	10. Fassungsraum für Wasser.	11. Fassungsraum für Kohlen.	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug.	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	14. Anschaffungskosten in Mark.	15. Bemerkungen.
			Millimeter.				cbm.	kg.	Tonnen.			
Eigene Werkstatt.	1890	PG.	3	130	985	3 000	9,00	3 000	12,20	24,20	5 920,84	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 920,84	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 920,84	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 920,84	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 920,84	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 920,84	
" "	1891	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 093,15	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 093,15	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 093,15	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 093,15	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 918,16	
Maschinenfabrik in Esslingen.	"	"	"	"	"	"	"	"	12,00	24,00	8 990,14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 990,14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 990,14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 990,14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 990,14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 990,14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 990,14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 990,14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 990,14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 990,14	
Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	12,20	24,20	5 463,13	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 463,13	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 463,13	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 793,13	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 958,13	
" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 958,13	
											5 958,13	
											5 958,14	
											5 958,14	
											5 958,14	
											5 958,14	
											5 958,14	
											5 958,14	
											5 958,14	Wie bei Tender Nr. 35.
											5 958,14	
38 Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1892	"	"	"	"	"	"	"	12,60	24,60	9 507,50	
38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 507,50	
38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 507,50	
38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 507,50	
38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 507,50	
38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 507,50	
38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 507,50	
38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 507,50	
38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 507,50	
38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 507,50	
38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 507,50	
38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 507,50	
	"	"	"	"	"	"	"	"	12,20	24,20	9 023,65	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 023,65	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 023,65	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 023,65	
38 Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	12,60	24,60	6 339,70	
38 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 339,70	
38 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 339,70	
38 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 339,70	
38 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 339,70	
38 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 339,70	
38 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 339,70	
38 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 339,70	
38 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 339,70	
38 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 339,70	
	"	"	"	"	"	"	"	"	12,20	24,20	5 909,55	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 909,55	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 909,55	

B. Bestand an Tendern.

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a) Altenburg-Zeitzer Bahn.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. Für Schnellzug = S. für Personen- oder Güterzug = PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe. (Millimeter)	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis. (Millimeter)	9. Räder. Aeusserer Radstand. (Millimeter)	10. Fassungsraum für Wasser. (cbm.)	11. Fassungsraum für Kohlen. (kg.)	12. Eigengewicht leer mit Werkzeug. (Tonnen)	13. Eigengewicht dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen. (Tonnen)	14. Anschaffungskosten in Mark.	Bemerk…
1	1	A. Borsig in Berlin.	1872	PG.	2	144	1 065	2 510	7,75	2 600	9,95	20,30	7 500,00	Eisernes Unterg… förmige Cis… gehenden Bo…
2	2	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
3	3	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
4	4	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	Wurfhebelbrems… können nur … tiven der A.-Z… werden.
5	5	" " "	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 525,00	
6	6	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1883	"	"	159	1 035	2 800	8,00	3 000	10,25	21,25	9 032,48	

b) Zittau-Reichenberger Bahn.

1. Ordnungs-Nr.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbauung.	5. S. / PG.	6. Achsen. Anzahl derselben.	7. Achsen. Durchmesser in der Nabe.	8. Räder. Mittl. Durchmesser im Laufkreis.	9. Räder. Aeusserer Radstand.	10. Wasser.	11. Kohlen.	12. leer mit Werkzeug.	13. dienstfertig.	14. Anschaffungskosten in Mark.	Bemerk…
1	1†	Hartmann in Chemnitz.	1857	PG.	3	124	980	3 018	5,80	2 600	9,50	17,90	6 432,93	
2	2†	F. Wöhlert in Berlin.	1859	"	"	120	"	"	5,95	"	9,85	18,40	7 544,80	Eisernes Unterges… förmige Cistern…
3	3†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 544,80	bremse. Normal…
4	4†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 544,80	und Trittblech…
5	5†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 544,80	

Die Gesammtzahl der **Tender** bei den **Staats-Eisenbahnen** bestand Ende 1892:

a) nach den **Anschaffungsjahren**:

aus 2 Stück vom Jahre 1852 = 0,295 Prozent.
" 3 " " " 1854 = 0,442 "
" 4 " " " 1855 = 0,589 "
" 5 " " " 1856 = 0,736 "
" 10 " " " 1857 = 1,473 "
" 16 " " " 1858 = 2,356 "
" 3 " " " 1859 = 0,442 "
" 2 " " " 1860 = 0,295 "
" 11 " " " 1861 = 1,620 "
" 6 " " " 1862 = 0,884 "
" 5 " " " 1863 = 0,736 "
" 5 " " " 1864 = 0,736 "
" 30 " " " 1865 = 4,418 "
" 22 " " " 1866 = 3,240 "
" 14 " " " 1867 = 2,062 "
" 19 " " " 1868 = 2,798 "
" 30 " " " 1869 = 4,418 "
" 37 " " " 1870 = 5,449 "
" 21 " " " 1871 = 3,093 "

aus 40 Stück vom Jahre 1872 = 5,891 Prozent.
" 36 " " " 1873 = 5,302 "
" 64 " " " 1874 = 9,426 "
" 37 " " " 1875 = 5,449 "
" 38 " " " 1876 = 5,596 "
" 18 " " " 1878 = 2,651 "
" 2 " " " 1879 = 0,295 "
" 10 " " " 1880 = 1,473 "
" 4 " " " 1881 = 0,589 "
" 2 " " " 1884 = 0,295 "
" 12 " " " 1885 = 1,767 "
" 9 " " " 1886 = 1,325 "
" 20 " " " 1887 = 2,945 "
" 21 " " " 1888 = 3,093 "
" 14 " " " 1889 = 2,062 "
" 28 " " " 1890 = 4,124 "
" 47 " " " 1891 = 6,922 "
" 32 " " " 1892 = 4,713 "

679 Stück zusammen.

b) nach den **Erbauern**:

aus 420 Stück von eigenen Werkstätten = 61,856 Prozent.
" 41 " " Hartmann } in Chemnitz = 6,038 "
" 61 " " Sächsische Maschinenfabrik } in Chemnitz = 8,984 "
" 32 " " E. Kessler } in Esslingen = 4,713 "
" 24 " " Maschinenfabrik } in Esslingen = 3,535 "
" 32 " " A. Borsig in Berlin = 4,713 "
" 18 " " L. Schwartzkopff in Berlin = 2,651 "
" 16 " " Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft = 2,356 "
" 18 " " Henschel & Sohn in Cassel = 2,651 "
" 8 " " G. Sigl in Wien = 1,178 "
" 8 " " F. Schichau in Elbing = 1,178 "
" 1 " " Unionsgiesserei in Königsberg i. Pr. = 0,147 "

679 Stück zusammen.

c) nach der **Verwendung**:

aus 583 Stück für Personen- oder Güterzüge = 85,862 Prozent.
" 96 " " Schnellzüge = 14,138 "

Von den vorhandenen Tendern hatten:

432 Tender Leitungsrohr zur Dampfheizung der Personenwagen = 63,622 Prozent.
106 " Luftdruckbremseinrichtung (96 nach Schleifer, 9 nach Carpenter, 1 nach Westinghouse) = 15,611 "
15 " Heberlein-Bremse = 2,209 "

C.

Nachweisung

der am Jahresschlusse vorhandenen

PERSONENWAGEN

mit Angabe ihrer Raumverhältnisse und Anschaffungskosten.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   a) für normalspurige Bahnen.
   b) für schmalspurige Bahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   a) Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b) Zittau-Reichenberger Bahn.
   c) Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn.

1892.

1. Benennung der Wagen.	2. 3. 4. Anzahl der Wagen mit 2 3 4 Achsen.	5. 6. 7. 8. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. II. III. IV. Klasse.	9. 10. 11. 12. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. II. III. IV. Klasse.	13. 14. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	13. 14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. 16. Anschaffungs-Kosten durchschnittlich für einen Wagen.	15. 16. Anschaffungs-Kosten im Ganzen.	Jahr der Anschaffung
						Mark.		
1. Staats-Eisenbahnen.								
a) normalspurige.								
Königl. Salonwagen	— 1 —	— — — —	— — — —	—	—	42 089	42 088,74	1883
„ „	— — 1	— — — —	— — — —	—	—			
Salonwagen I. Klasse	1 — —	8 — — —	8 — — —	1	2	80 176	80 176,25	1891
„ „ „	1 — —	8 — — —	8 — — —	1	2	12 100	12 100,24	1894
„ „ „	1 — —	12 — — —	12 — — —	1	2	14 589	14 588,63	1874
„ „ „	— 1 —	22 — — —	22 — — —	1	2	13 144	13 144,49	1871
Krankenwagen I. Klasse	1 — —	10 — — —	10 — — —	1	2	17 335	17 335,00	1875
Personenwagen I. Kl. Salon u. II. Kl.	2 — —	10 7 — —	20 14 — —	—	—	7 500	7 500,00	1871
„ „ „ „ „ „ „	1 — —	12 8 — —	12 8 — —	2	4	12 171	24 341,91	1875
„ I. und II. Klasse	2 — —	3 24 — —	6 48 — —	1	2	11 197	11 197,19	1875
„ „ „ „ „	7 — —	3 24 — —	21 168 — —	—	—	10 182	20 364,22	1882
„ „ „ „ „	7 — —	3 24 — —	21 168 — —	7	14	7 825	54 772,17	1867
„ „ „ „ „	9 — —	3 24 — —	27 216 — —	—	—	7 712	53 980,71	1868
„ „ „ „ „	12 — —	3 24 — —	36 288 — —	4	8	7 267	65 404,52	1869
„ „ „ „ „	1 — —	3 24 — —	3 24 — —	5	10	7 623	91 470,00	1870
„ „ „ „ „	1 — —	5 15 — —	5 15 — —	—	—	8 507	8 506,69	1875
„ „ „ „ „	4 — —	5 18 — —	20 72 — —	1	2	8 735	8 734,90	1869
„ „ „ „ „	9 — —	5 19 — —	45 171 — —	4	8	8 704	34 814,32	1876
„ „ „ „ „	4 — —	6 15 — —	24 60 — —	8	16	7 765	69 881,25	1877
„ „ „ „ „	4 — —	6 15 — —	24 60 — —	3	6	10 196	40 783,32	1865
„ „ „ „ „	6 — —	6 15 — —	36 90 — —	—	—	8 785	35 138,88	1871
„ „ „ „ „	21 — —	6 16 — —	126 336 — —	6	12	9 840	59 040,41	1873
„ „ „ „ „	6 — —	6 16 — —	36 96 — —	—	—	7 991	167 807,79	1868
„ „ „ „ „	18 — —	6 16 — —	108 288 — —	6	12	8 020	48 120,32	1869
„ „ „ „ „	20 — —	6 16 — —	120 320 — —	9	18	7 597	136 740,82	1870
„ „ „ „ „	9 — —	6 16 — —	54 144 — —	6	12	8 858	177 155,50	1871
„ „ „ „ „	3 — —	6 16 — —	18 48 — —	—	—	8 736	78 622,97	1871
„ „ „ „ „	8 — —	6 16 — —	48 128 — —	1	2	9 020	27 061,30	1957
„ „ „ „ „	9 — —	6 16 — —	54 144 — —	5	10	9 618	76 946,24	1872
„ „ „ „ „	7 — —	6 16 — —	42 112 — —	3	6	6 734	60 608,51	1872
„ „ „ „ „	16 — —	6 19 — —	96 304 — —	7	14	13 118	91 823,85	1899
„ „ „ „ „	6 — —	6 19 — —	36 114 — —	6	12	7 245	115 914,65	1871
„ „ „ „ „	17 — —	6 19 — —	102 323 — —	6	12	12 929	77 576,06	1899
„ „ „ „ „	26 — —	6 20 — —	156 520 — —	17	34	14 089	239 510,97	1895
„ „ „ „ „	18 — —	6 20 — —	108 360 — —	17	34	9 350	243 108,91	1871
„ „ „ „ „	23 — —	6 20 — —	138 460 — —	4	8	9 994	179 898,42	1871
„ „ „ „ „	1 — —	6 20 — —	6 20 — —	6	12	8 657	199 101,16	1871
„ „ „ „ „	1 — —	6 24 — —	6 24 — —	—	—	6 647	6 647,43	1871
„ „ „ „ „	15 — —	6 24 — —	90 360 — —	—	—	8 296	8 296,39	1871
„ „ „ „ „	2 — —	6 24 — —	12 48 — —	—	—	8 823	132 342,55	1886
„ „ „ „ „	4 — —	6 24 — —	24 96 — —	1	2	9 190	18 379,98	1886
„ „ „ „ „	5 — —	6 24 — —	30 120 — —	2	4	8 811	35 245,03	1871
„ „ „ „ „	7 — —	6 24 — —	42 168 — —	4	8	9 226	46 130,64	1871
„ „ „ „ „	1 — —	9 16 — —	9 16 — —	—	—	8 866	62 058,77	1871
„ „ „ „ „	3 — —	9 16 — —	27 48 — —	3	6	10 296	10 296,32	1886
„ „ „ „ „	5 — —	9 16 — —	45 80 — —	—	—	9 453	28 359,51	1871
„ „ „ „ „	4 — —	10 8 — —	40 32 — —	4	8	8 196	40 979,54	1871
„ I. Kl. u. Salon II. Kl.	— 1 —	6 26 — —	6 26 — —	1	2	9 700	38 801,50	1871
Personenwagen I. und II. Klasse	— 1 —	5 19 — —	5 19 — —	—	—	9 000	9 000,00	1885
„ „ „ „ „	— 2 —	6 22 — —	12 44 — —	2	4	15 785	15 785,00	1871
„ „ „ „ „	— 1 —	6 27 — —	6 27 — —	1	2	18 350	36 700,00	1871
„ „ „ „ „	— 5 —	6 27 — —	30 135 — —	2	4	13 822	13 822,30	1885
„ „ „ „ „	— 10 —	6 27 — —	60 270 — —	6	12	14 544	72 718,58	1885
„ „ „ „ „	— 17 —	6 27 — —	102 459 — —	9	18	14 786	147 956,86	1885
„ „ „ „ „	— 10 —	6 27 — —	60 270 — —	10	20	14 217	241 689,82	1885
„ „ „ „ „	— 5 —	6 27 — —	30 135 — —	5	10	16 237	162 373,40	1885
„ „ „ „ „	— 6 —	6 27 — —	36 162 — —	6	12	14 958	74 790,82	1885
„ „ „ „ „	— 1 —	6 32 — —	6 32 — —	1	2	17 152	102 912,42	1885
„ „ „ „ „	— 3 —	6 32 — —	18 96 — —	3	6	9 490	9 489,92	1885
„ „ „ „ „	— 1 —	6 32 — —	6 32 — —	1	2	8 126	24 379,19	1886
„ „ „ „ „	— 1 —	6 32 — —	6 32 — —	1	2	11 105	11 104,95	1886
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	—	—	10 017	10 017,19	1886
„ „ „ „ „	— 8 —	6 32 — —	48 256 — —	3	6	9 786	19 571,84	1886
„ „ „ „ „	— 9 —	6 32 — —	54 288 — —	—	—	10 077	80 617,47	1886 1886 1886
„ „ „ „ „	— 5 —	6 32 — —	30 160 — —	4	8	10 690	96 205,50	1887
„ „ „ „ „	— 2 —	6 32 — —	12 64 — —	2	4	14 491	72 454,20	1887
„ „ „ „ „	— 2 —	10 12 — —	20 24 — —	2	4	7 594	15 188,98	1887
						19 320	38 640,00	1887

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. 3. 4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5. 6. 7. 8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse.	9. 10. 11. 12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse.	13. 14. Anzahl der	15. 16. Anschaffung. Kosten	17. Jahrgang.	18. Stückzahl.
	2 3 4	I. II. III. IV.	I. II. III. IV.	Wagen mit Bremsvorrichtung. / gebremsten Achsen.	durchschnittlich für einen Wagen. / im Ganzen.		
	Achsen.	Klasse.	Klasse.		Mark.		
onenwagen II. Klasse mit Post.	2 — —	— 16 — —	— 32 — —	— —	7 476 / 14 952,00	1875	2
onenwagen II. Klasse	1 — —	— 22 — —	— 22 — —	— —	8 604 / 8 603,55	1862	1
„ „ „	1 — —	— 24 — —	— 24 — —	— —	7 024 / 7 024,19	1865	1
„ „ „	14 — —	— 24 — —	— 336 — —	4 8	7 500 / 105 003,85	1873	14
„ „ „	6 — —	— 24 — —	— 144 — —	3 6	8 854 / 53 126,98	1874 1875	2 4
„ „ „	5 — —	— 24 — —	— 120 — —	1 2	5 587 / 27 933,77	1876	5
„ „ „	6 — —	— 28 — —	— 168 — —	3 6	7 746 / 46 478,66	1870	6
„ „ „	4 — —	— 28 — —	— 112 — —	— —	8 500 / 33 998,20	1873	4
„ „ „	4 — —	— 32 — —	— 128 — —	4 8	8 298 / 33 191,57	1859 1865	1 3
„ „ „	20 — —	— 32 — —	— 640 — —	10 20	7 894 / 157 883,17	1870	20
„ „ „	2 — —	— 32 — —	— 64 — —	— —	8 529 / 17 057,76	1871	2
„ „ „	11 — —	— 32 — —	— 352 — —	5 10	9 040 / 99 442,76	1872	11
„ „ „	12 — —	— 32 — —	— 384 — —	6 12	9 195 / 110 343,48	1873	12
„ „ „	21 — —	— 32 — —	— 672 — —	7 14	9 396 / 197 309,21	1874	21
„ „ „	29 — —	— 32 — —	— 928 — —	10 20	8 445 / 244 892,87	1875	29
„ „ „	9 — —	— 32 — —	— 288 — —	2 4	6 992 / 62 930,22	1876	9
„ „ „	35 — —	— 32 — —	— 1 120 — —	13 26	6 689 / 234 098,88	1877	35
ıwagen II. Klasse	1 — —	— 24 — —	— 24 — —	— —	7 757 / 7 757,17	1887	1
„ „ „	— 1 —	— 32 — —	— 32 — —	— —	11 130 / 11 129,63	1887	1
onenwagen II. u. III. Kl. mit Post	2 — —	— 8 10 —	— 16 20 —	2 4	7 320 / 14 640,12	1875	2
onenwagen II. u. III. Klasse. . .	1 — —	— 8 20 —	— 8 20 —	— —	6 740 / 6 739,79	1865	1
„ „ „ „ „	1 — —	— 8 26 —	— 8 26 —	— —	9 806 / 9 805,88	1873	1
„ „ „ „ „	4 — —	— 8 30 —	— 32 120 —	4 8	6 147 / 24 588,56	1865	4
„ „ „ „ „	8 — —	— 8 30 —	— 64 240 —	4 8	7 286 / 58 285,88	1873	8
„ „ „ „ „	16 — —	— 8 30 —	— 128 480 —	6 12	7 867 / 125 870,50	1874	16
„ „ „ „ „	5 — —	— 8 30 —	— 40 150 —	— —	5 790 / 28 948,10	1875	5
„ „ „ „ „	10 — —	— 8 35 —	— 80 350 —	5 10	5 338 / 53 383,92	1885	10
„ „ „ „ „	12 — —	— 8 35 —	— 96 420 —	5 10	5 315 / 63 785,68	1886	12
„ „ „ „ „	17 — —	— 8 35 —	— 136 595 —	9 18	5 205 / 88 481,08	1889	17
„ „ „ „ „	6 — —	— 8 35 —	— 48 210 —	6 12	6 054 / 36 326,82	1890	6
„ „ „ „ „	5 — —	— 8 35 —	— 40 175 —	3 6	5 658 / 28 291,93	1891	5
„ „ „ „ „	16 — —	— 8 38 —	— 128 608 —	9 18	5 133 / 82 122,27	1881	16
„ „ „ „ „	2 — —	— 8 38 —	— 16 76 —	2 4	5 330 / 10 660,20	1884	2
„ „ „ „ „	5 — —	— 8 40 —	— 40 200 —	— —	7 875 / 39 375,00	1875	5
„ „ „ „ „	3 — —	— 8 40 —	— 24 120 —	— —	6 893 / 20 679,36	1876	3
„ „ „ „ „	5 — —	— 12 26 —	— 60 130 —	5 10	10 405 / 52 024,09	1892	5
„ „ „ „ „	3 — —	— 16 20 —	— 48 60 —	3 6	7 969 / 23 906,64	1862	3
„ „ „ „ „	1 — —	— 16 20 —	— 16 20 —	1 2	7 170 / 7 169,77	1864	1
„ „ „ „ „	1 — —	— 16 20 —	— 16 20 —	1 2	6 873 / 6 872,72	1865	1
„ „ „ „ „	1 — —	— 16 20 —	— 16 20 —	1 2	6 474 / 6 474,24	1866	1
„ „ „ „ „	2 — —	— 16 20 —	— 32 40 —	— —	6 307 / 12 614,32	1867	2
„ „ „ „ „	3 — —	— 16 20 —	— 48 60 —	— —	6 255 / 18 765,57	1868 1871	1 2
„ „ „ „ „	15 — —	— 16 25 —	— 240 375 —	9 18	5 947 / 89 200,48	1886	15
„ „ „ „ „	6 — —	— 16 30 —	— 96 180 —	6 12	7 713 / 46 277,07	1892	6
„ „ „ „ „	— 3 —	— 16 40 —	— 48 120 —	2 4	17 068 / 51 203,13	1882	3
„ „ „ „ „	— 1 —	— 16 56 —	— 16 56 —	1 2	7 597 / 7 596,76	1885	1
„ „ „ „ „ mit Gepäckraum	— 1 —	— 16 56 —	— 16 56 —	1 2	7 542 / 7 541,83	1887	1
„ „ „ „ „ mit Gepäckraum	— 2 —	— 20 57 —	— 40 114 —	1 2	7 850 / 15 700,57	1889	2
„ „ „ „ „ mit Gepäckraum	— — 1	— 20 57 —	— 20 57 —	1 2	10 415 / 10 414,98	1889	1
onenwagen III. Klasse	4 — —	— — 28 —	— — 112 —	2 4	7 114 / 28 454,12	1874	4
„ „ „	1 — —	— — 30 —	— — 30 —	1 2	4 656 / 4 656,00	1847	1
„ „ „	6 — —	— — 30 —	— — 180 —	— —	6 602 / 39 611,09	1865	6
„ „ „	3 — —	— — 30 —	— — 90 —	— —	7 124 / 21 373,26	1874	3
„ „ „	1 — —	— — 35 —	— — 35 —	1 2	4 688 / 4 688,34	1870	1
„ „ „	18 — —	— — 35 —	— — 630 —	12 24	5 347 / 96 238,68	1873	18
„ „ „	11 — —	— — 35 —	— — 385 —	6 12	5 951 / 65 458,55	1874	11
„ „ „	40 — —	— — 35 —	— — 1 400 —	11 22	5 459 / 218 351,15	1875	40
„ „ „	25 — —	— — 35 —	— — 875 —	19 38	4 530 / 113 250,55	1876	25
„ „ „	4 — —	— — 35 —	— — 140 —	2 4	4 319 / 17 277,31	1877	4
„ „ „	2 — —	— — 37 —	— — 74 —	2 4	7 564 / 15 128,00	1875	2
„ „ „	2 — —	— — 38 —	— — 76 —	1 2	4 865 / 9 730,48	1864	2
„ „ „	15 — —	— — 38 —	— — 570 —	15 30	5 182 / 77 736,25	1865	15
„ „ „	6 — —	— — 38 —	— — 228 —	4 8	5 117 / 30 699,20	1867	6
„ „ „	1 — —	— — 38 —	— — 38 —	1 2	5 015 / 5 014,82	1869	1
„ „ „	4 — —	— — 38 —	— — 152 —	— —	5 995 / 23 979,68	1873	4
„ „ „	1 — —	— — 38 —	— — 38 —	1 2	5 789 / 5 789,15	1874	1
„ „ „	2 — —	— — 38 —	— — 76 —	2 4	4 878 / 9 756,74	1875	2
„ „ „	8 — —	— — 39 —	— — 312 —	3 6	7 122 / 56 975,00	1875	8
„ „ „	1 — —	— — 40 —	— — 40 —	1 2	4 694 / 4 694,24	1857	1

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2–4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5–8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse.	9–12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungs-Kosten durchschnittlich für einen Wagen. Mark.	15. Anschaffungs-Kosten im Ganzen. Mark.	16. Jahr der
	2 3 4	I. II. III. IV.	I. II. III. IV.					
	Achsen.							
Personenwagen III. Klasse	2 — —	— — 40 —	— — 80 —	2	4	6 025	12 050,14	1892
" " "	9 — —	— — 40 —	— — 360 —	9	18	6 240	56 164,14	1893 (1895)
" " "	2 — —	— — 40 —	— — 80 —	—	—	5 026	10 051,12	1894
" " "	46 — —	— — 40 —	— — 1 840 —	44	88	5 740	264 052,9[illegible]	1894
" " "	11 — —	— — 40 —	— — 440 —	11	22	5 407	59 476,8[illegible]	1894
" " "	24 — —	— — 40 —	— — 960 —	11	22	5 043	121 036,8[illegible]	1895
" " "	6 — —	— — 40 —	— — 240 —	6	12	5 762	34 574,0[illegible]	1896
" " "	17 — —	— — 40 —	— — 680 —	17	34	5 453	92 692,9[illegible]	1896
" " "	78 — —	— — 40 —	— — 3 120 —	73	146	5 346	417 069,6[illegible]	1897
" " "	2 — —	— — 40 —	— — 80 —	2	4	5 108	10 216,1[illegible]	1897
" " "	39 — —	— — 40 —	— — 1 560 —	22	44	5 500	214 489,5[illegible]	1898
" " "	137 — —	— — 40 —	— — 5 480 —	78	156	5 821	797 408,7[illegible]	1898
" " "	86 — —	— — 40 —	— — 3 440 —	39	78	6 387	549 320,2[illegible]	1898
" " "	172 — —	— — 40 —	— — 6 880 —	83	166	5 085	874 576,8[illegible]	1899
" " "	95 — —	— — 40 —	— — 3 800 —	59	118	4 443	422 100,2[illegible]	1899
" " "	24 — —	— — 40 —	— — 960 —	7	14	4 858	116 583,3[illegible]	1899
" " "	16 — —	— — 43 —	— — 688 —	6	12	6 110	97 755,4[illegible]	1899
" " "	13 — —	— — 43 —	— — 559 —	10	20	6 936	90 171,5[illegible]	1899
" " "	10 — —	— — 43 —	— — 430 —	10	20	7 543	75 434,4[illegible]	1899
" " "	10 — —	— — 43 —	— — 430 —	10	20	7 501	75 010,1[illegible]	1900
" " "	64 — —	— — 45 —	— — 2 880 —	27	54	4 395	281 279,3[illegible]	1900
" " "	19 — —	— — 45 —	— — 855 —	16	32	4 432	84 209,5[illegible]	1900
" " "	3 — —	— — 45 —	— — 135 —	3	6	4 199	12 597,1[illegible]	1900
" " "	4 — —	— — 45 —	— — 180 —	4	8	4 088	16 352,7[illegible]	1900
" " "	3 — —	— — 45 —	— — 135 —	—	—	4 279	12 836,1[illegible]	1900
" " "	36 — —	— — 45 —	— — 1 620 —	12	24	4 240	152 649,7[illegible]	1900
" " "	30 — —	— — 45 —	— — 1 350 —	15	30	4 854	145 620,1[illegible]	1900
" " "	7 — —	— — 45 —	— — 315 —	6	12	5 291	37 037,5[illegible]	1900
" " "	1 — —	— — 47 —	— — 47 —	1	2	4 678	4 677,9[illegible]	1900
" " "	2 — —	— — 48 —	— — 96 —	2	4	8 512	17 024,0[illegible]	1900
" " "	2 — —	— — 48 —	— — 96 —	2	4	9 000	18 000,0[illegible]	1900
" " "	3 — —	— — 50 —	— — 150 —	3	6	5 700	17 101,0[illegible]	1900
Personenwagen III. Klasse mit Post	1 — —	— — 15 —	— — 15 —	1	2	6 214	6 214,1[illegible]	1900
" " " " "	1 — —	— — 20 —	— — 20 —	1	2	5 215	5 215,4[illegible]	1900
" " " " "	2 — —	— — 20 —	— — 40 —	2	4	5 468	10 936,0[illegible]	1900
" " " " "	1 — —	— — 20 —	— — 20 —	1	2	5 166	5 165,6[illegible]	1900
" " " " "	2 — —	— — 20 —	— — 40 —	2	4	5 373	10 745,8[illegible]	1900
" " " " "	5 — —	— — 20 —	— — 100 —	4	8	5 228	26 141,0[illegible]	1900
" " " " "	2 — —	— — 20 —	— — 40 —	2	4	{1 = 5 651 / 1 = 5 679}	11 330,4[illegible]	{1900 / 1900}
" " " " "	1 — —	— — 20 —	— — 20 —	—	—	4 489	4 489,2[illegible]	1900
" " " " "	1 — —	— — 20 —	— — 20 —	—	—	4 241	4 241,0[illegible]	1900
" " " " " u. Gepäckraum	1 — —	— — 20 —	— — 20 —	1	2	5 833	5 832,9[illegible]	1900
Personenwagen III. Klasse	— 2 —	— — 38 —	— — 76 —	1	2	7 645	15 289,3[illegible]	1900
" " "	— 4 —	— — 52 —	— — 208 —	4	8	8 788	35 151,0[illegible]	1900
" " "	— 21 —	— — 52 —	— — 1 092 —	21	42	8 613	180 875,3[illegible]	1900
" " "	— 12 —	— — 52 —	— — 624 —	12	24	9 759	117 108,8[illegible]	1900
" " "	— 11 —	— — 52 —	— — 572 —	10	20	8 841	97 250,7[illegible]	1900
" " "	— 31 —	— — 52 —	— — 1 612 —	23	46	10 591	328 359,2[illegible]	1900
" " "	— 2 —	— — 52 —	— — 104 —	2	4	9 771	19 542,7[illegible]	1900
" " "	— 1 —	— — 58 —	— — 58 —	1	2	8 178	8 178,0[illegible]	1900
" " "	— 4 —	— — 58 —	— — 232 —	4	8	6 478	25 911,9[illegible]	1900
" " "	— 5 —	— — 58 —	— — 290 —	5	10	7 085	35 426,0[illegible]	1900
" " "	— 1 —	— — 60 —	— — 60 —	—	—	6 172	6 171,6[illegible]	1900
" " "	— 3 —	— — 60 —	— — 180 —	3	6	8 113	24 338,1[illegible]	1900
" " "	— 1 —	— — 60 —	— — 60 —	1	2	6 628	6 927,9[illegible]	1900
" " "	— 10 —	— — 60 —	— — 600 —	9	18	6 471	64 707,1[illegible]	{1900 / 1900}
" " "	— 7 —	— — 60 —	— — 420 —	7	14	7 683	53 781,7[illegible]	1900
" " "	— 11 —	— — 60 —	— — 660 —	8	16	7 206	79 363,9[illegible]	1900
" " "	— 12 —	— — 60 —	— — 720 —	—	—	6 628	79 535,9[illegible]	1900
" " "	— 4 —	— — 60 —	— — 240 —	—	—	6 478	25 912,0[illegible]	{1900 / 1900}
" " "	— 2 —	— — 60 —	— — 120 —	2	4	6 945	13 889,8[illegible]	1900
" " "	— 15 —	— — 70 —	— — 1 050 —	10	20	7 753	116 298,5[illegible]	1900
Personenwagen III. und IV. Klasse	2 — —	— — 18 30	— — 36 60	2	4	6 700	13 400,0[illegible]	1900
" " " " mit Gepäckraum	— — 1	— — 18 70	— — 18 70	1	2	8 920	8 919,9[illegible]	1900

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. mit 3 Achsen.	4. mit 4 Achsen.	5. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. Klasse.	6. II. Klasse.	7. III. Klasse.	8. IV. Klasse.	9. Anzahl der Plätze im Ganzen in I. Klasse.	10. II. Klasse.	11. III. Klasse.	12. IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. gebremsten Achsen	15. Anschaffung. Kosten durchschnittlich für einen Wagen. Mark.	16. im Ganzen. Mark.	17. Jahrgang.	18. Stückzahl.
Wagen IV. Klasse	1	—	—	—	—	—	40	—	—	—	40	—	—	6 368	6 368,45	1866	1
„ „	60	—	—	—	—	—	40	—	—	—	2 400	30	60	3 990	239 429,54	1874	60
„ „	19	—	—	—	—	—	40	—	—	—	760	8	16	4 460	84 732,32	1875	19
„ „	3	—	—	—	—	—	45	—	—	—	135	—	—	6 619	19 856,24	1874	3
„ „	3	—	—	—	—	—	50	—	—	—	150	3	6	5 037	15 110,12	1876	3
„ „	18	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 080	—	—	4 697	84 537,11	1872	18
„ „	4	—	—	—	—	—	60	—	—	—	240	4	8	6 028	24 110,52	1873	4
„ „	27	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 620	11	22	5 310	143 363,89	1875	27
„ „	27	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 620	12	24	3 439	92 845,09	1876	27
„ „	9	—	—	—	—	—	60	—	—	—	540	6	12	3 787	34 084,46	1877	9
„ „	23	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 380	12	24	3 361	77 296,84	1878	23
„ „	25	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 500	12	24	3 340	83 492,91	1884	25
„ „	15	—	—	—	—	—	60	—	—	—	900	7	14	3 736	56 046,39	1886	15
„ „	8	—	—	—	—	—	60	—	—	—	480	4	8	3 236	25 886,48	1887	8
„ „	29	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 740	14	28	5 140	149 070,64	1890	29
„ „	22	—	—	—	—	—	60	—	—	—	1 320	17	34	5 590	122 974,23	1892	22
„ „ mit Gepäckraum	2	—	—	—	—	—	60	—	—	—	120	1	2	4 645	9 290,53	1889	2
„ „ „ „	1	—	—	—	—	—	70	—	—	—	70	1	2	5 000	4 999,99	1885	1
„ „ „ „	1	—	—	—	—	—	70	—	—	—	70	1	2	4 950	4 949,80	1887	1
Personenwagen II. u. III. Kl.	1	—	—	—	20	23	—	—	20	23	—	1	2	8 232	8 232,24	1885	1
„ „ „ „ „	1	—	—	—	20	25	—	—	20	25	—	1	2	8 052	8 051,88	1887	1
„ „ „ „ „	2	—	—	—	20	25	—	—	40	50	—	2	4	8 797	17 594,96	1891	2
„ „ „ „ „	1	—	—	—	29	25	—	—	29	25	—	1	2	3 867	3 867,38	1881	1
„ „ „ „ „	1	—	—	—	15	51	—	—	15	51	—	1	2	3 474	3 473,63	1879	1
„ „ „ „ „	2	—	—	—	15	51	—	—	30	102	—	2	4	4 305	8 610,22	1881	2
„ III. Kl.	1	—	—	—	—	56	—	—	—	56	—	1	2	7 082	7 082,84	1885	1
„ „ „	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	6 878	6 878,13	1887	1
„ „ „	3	—	—	—	—	60	—	—	—	180	—	3	6	7 477	22 431,42	1891	3
„ „	1	—	—	—	—	68	—	—	—	68	—	1	2	3 209	3 209,13	1879	1
„ „ „	1	—	—	—	—	68	—	—	—	68	—	1	2	3 780	3 780,08	1883	1
„ „ „ mit Gepäckraum	1	—	—	—	—	26	—	—	—	26	—	1	2	6 415	6 415,38	1885	1
„ II. Kl. mit Gepäck- und	1	—	—	—	20	—	—	—	20	—	—	1	2	4 448	4 447,55	1883	1
„ III. „ Postraum	1	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	1	2	5 908	5 908,32	1887	1
„ II. u. III. „	—	—	1	—	15	26	—	—	15	26	—	1	2	4 564	4 563,84	1879	1
Wagen (Bauart Thomas)																	
Wagenabtheilung II. u. III. Kl. und Gepäckraum	3	—	—	—	20	54	—	—	60	162	—	3	6	15 713	47 139,47[1]	1883	3
Wagen für normalspurige Bahnen zusammen	2 126	261	4	—	—	—	—	2 492	16 161	60 864	16 295	1 346	2 692	—	—	—	2 391

mit 5 051 Achsen und 21 937,18 Tonnen Eigengewicht = 4,34 Tonnen durchschnittlich auf eine Achse oder 0,23 Tonne*) auf einen Platz.

95 812 Plätze[2]) = 19,00 Plätze*) durchschnittlich auf eine Achse.

b) schmalspurige.

Wagen . . . Sitzplätze	1	—	—	—	14	—	—	—	14	—	—	1	2	2 507	2 506,61	1888	1
Stehplätze, aussen				—	6	—	—	—	6	—	—						
. . . Sitzplätze	12			—	17			—	204	—	—	11	22	3 133	37 598,86	1890	4
Stehplätze, aussen				—	6			—	72	—	—					1891	4
																1892	4
Klasse . Sitzplätze	4			—	6	0		—	24	40	—	—	—	2 252	9 006,30	1881	1
Stehplätze, aussen				—	3			—	12	—	—					1882	1
																1883	2
																1881	1
																1882	1
																1883	3
																1884	14
„ Sitzplätze	44	—	—	—	6	10	—	—	264	440	—	30	60	2 405	105 832,12	1885	10
Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	132	132	—					1886	4
																1887	1
																1888	8
																1889	2
„ Sitzplätze	4	—	—	—	6	11	—	—	24	44	—	3	6	2 862	11 446,97	1890	2
Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	12	12	—					1891	2

[1]) Die Kosten der Maschinen-Abtheilung siehe unter „Lokomotiven".
[2]) Ausserdem wurden von denjenigen 100 Stück bedeckten Güterwagen, welche in Bedarfsfällen als Personenwagen eingerichtet werden können, tlich 42 Stück mit 84 Achsen und 1 680 Plätzen III. Klasse zum Personentransport verwendet.
*) Ausschliesslich 7 Achsen und 55,33 t Eigengewicht der Königl. Salonwagen.

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Anzahl der Plätze eines Wagens in I. Klasse.	6. eines Wagens in II. Klasse.	7. eines Wagens in III. Klasse.	8. eines Wagens in IV. Klasse.	9. im Ganzen in I. Klasse.	10. im Ganzen in II. Klasse.	11. im Ganzen in III. Klasse.	12. im Ganzen in IV. Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15. Anschaffungs-Kosten durchschnittlich für einen Wagen. Mark.	16. Anschaffungs-Kosten im Ganzen. Mark.
Personenwagen															
III. Klasse . . . Sitzplätze . . .	12	—	—	—	—	16	—	—	—	192	—	8	16	2 162	25 943,49
" " . . . Stehplätze, aussen				—	—	3	—	—	—	36	—				
" " . . . Sitzplätze . . .	69	—	—	—	—	16	—	—	—	1 104	—	49	98	2 216	152 904,30
" " . . . Stehplätze, aussen				—	—	6	—	—	—	414	—				
" " . . . Sitzplätze . . .	59	—	—	—	—	17	—	—	—	1 003	—	52	104	2 644	155 997,83
" " . . . Stehplätze, aussen				—	—	6	—	—	—	354	—				
II. u. III. Klasse . Sitzplätze . . .	—	—	1	—	6	27	—	—	6	27	—	1	2	4 432	4 432,14
" " " " . Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	3	3	—				
" " " " . Sitzplätze . . .	—	—	1	—	19	7	—	—	19	7	—	1	2	4 022	4 021,58
" " " " . Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	3	3	—				
" " " " . Sitzplätze . . .	—	—	2	—	15	15	—	—	30	30	—	1	2	3 840	7 680 68
" " " " . Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	6	6	—				
" " " " . Sitzplätze . . .	—	—	1	—	10	22	—	—	10	22	—	1	2	3 807	3 806,99
" " " " . Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	3	3	—				
" " " " . Sitzplätze . . .	—	—	1	—	12	18	—	—	12	18	—	1	2	4 987	4 986,53
" " " " . Stehplätze, aussen				—	—	6	—	—	—	6	—				
" " " " . Sitzplätze . . .	—	—	9	—	8	20	—	—	72	180	—	9	18	4 914	44 230,14
" " " " . Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	27	27	—				
" " " " . Sitzplätze . . .	—	—	3	—	—	28	—	—	—	84	—	3	6	5 035	15 106,28
" " " " . Stehplätze, aussen				—	—	6	—	—	—	18	—				
Personenwagen IV. Klasse zur Arbeiterbeförderung . Sitzplätze . . .	2	—	—	—	—	—	23	—	—	—	46	2	4	2 020	4 039,31
Personenwagen IV. Klasse zur Arbeiterbeförderung . Stehplätze, aussen				—	—	—	6	—	—	—	12				
Personenwagen für schmalspurige Bahnen zusammen	207	—	18	—	—	—	—	—	955	4 205	58	173	346	—	—
mit								5 218 Plätze				= 10,74 Plätze durchschnittlich auf			
486 Achsen und 712,07 Tonnen Eigengewicht = 1,47 Tonnen durchschnittlich auf oder 0,14 Tonne auf einen Platz.															
Summe aller Personenwagen	2 333	261	22	—	—	—	—	2 492	17 116	65 069	16 353	1 519[2])	3 038	—	—
mit								101 030 Plätze[1])				= 18,27 Plätze*) durchschnittlich auf			
5 537 Achsen und 22 649,25 Tonnen Eigengewicht = 4,09 Tonnen durchschnittlich auf oder 0,22 Tonne*) auf einen Platz.															

[1]) Außerdem wurden von denjenigen 100 Stück bedeckten Güterwagen, welche in Bedarfsfällen als Personenwagen eingerichtet w durchschnittlich 42 Stück mit 84 Achsen und 1 680 Plätzen III. Klasse zum Personentransport verwendet.

[2]) Bemerkung über Bremseinrichtung siehe Seite 68.

*) Ausschließlich 7 Achsen und 55,31 t Eigengewicht der Königl. Salo-

C. Bestand an Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2.	3.	4. Anzahl der Wagen mit Achsen.	5.	6.	7.	8. Anzahl der Plätze eines Wagens in Klasse.	9.	10.	11.	12. Anzahl der Plätze im Ganzen in Klasse.	13. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	14. Anzahl der gebremsten Achsen.	15.	16. Anschaffung. Kosten.	17. Jahrgang.	18. Stückzahl.
				I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.			durchschnittlich für einen Wagen. Mark.	im Ganzen. Mark.		
2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.																	
a) Altenburg-Zeitzer Bahn. (Normalspur.)																	
Personenwagen II. Klasse	3	—	—	—	32	—	—	—	96	—	—	—	—	8 054	24 162,00	1872	3
„ II. u. III. Klasse	5	—	—	—	8	30	—	—	40	150	—	5	10	7 244	36 220,00	1872	5
„ III. Klasse	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	—	—	4 800	9 600,00	1875	2
„ IV. Klasse	2	—	—	—	—	—	55	—	—	—	110	1	2	5 204	10 408,00	1872	2
„ IV. Klasse m. Zugführerraum	1	—	—	—	—	—	36	—	—	—	36	1	2	5 204	5 204,00	1872	1
„ II. Klasse m. Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	16	—	—	—	16	—	—	1	2	5 965	5 965,00	1880	1
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2	5 665	5 665,00	1880	1
„ II. u. III. Klasse	1	—	—	—	20	25	—	—	20	25	—	1	2	7 338	22 014,30	1886	1
„ III. Klasse	1	—	—	—	—	60	—	—	—	60	—	1	2			1886	1
„ III. Klasse m. Gepäck- u. Postraum	1	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	1	2			1886	1
Personenwagen zusammen	18	—	—	—	—	—	—	—	172	385	146	12†	24	—	—	—	18

mit 703 Plätze = 19,53 Plätze durchschnittlich auf eine Achse.

36 Achsen und 153,85 Tonnen Eigengewicht = 4,27 Tonnen durchschnittlich auf eine Achse oder 0,22 Tonne auf einen Platz.

†) 5 Wagen sind mit Reibungsbremse nach Heberlein ausgerüstet.

Die Personenwagen II. und III. Kl. sind für Presskohlenheizung und die Personenwagen IV. Klasse für Ofenheizung eingerichtet. Die Beleuchtung erfolgt durch Oellampen.

b) Zittau-Reichenberger Bahn. (Normalspur.)

onenwagen I. u. II. Klasse	1	—	—	6	19	—	—	6	19	—	—	1	2	13 996	13 995,58	1892	1
„ „ „ „ „	1	—	—	6	24	—	—	6	24	—	—	—	—	3 122	3 121,55*	1859	1
„ II. u. III. „	2	—	—	—	16	20	—	—	32	40	—	2	4	4 326	8 651,36*	1862	2
„ „ „ „ „	1	—	—	—	16	20	—	—	16	20	—	—	—	4 394	4 393,77*	1865	1
„ III. Klasse	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	3 395	6 790,88*	1861	2
„ „ „	4	—	—	—	—	40	—	—	—	160	—	4	8	2 748	10 991,92*	1862	4
„ „ „	2	—	—	—	—	43	—	—	—	86	—	1	2	8 156	16 311,10	1892	2
Personenwagen zusammen	13	—	—	—	—	—	—	12	91	386	—	10	20	—	—	—	13

mit 489 Plätze = 18,81 Plätze durchschnittlich auf eine Achse.

26 Achsen und 120,38 Tonnen Eigengewicht = 4,63 Tonnen durchschnittlich auf eine Achse oder 0,25 Tonne auf einen Platz.

Sämmtliche Personenwagen sind für Dampfheizung eingerichtet. Die Beleuchtung erfolgt in 12 Personenwagen mit zusammen 459 Plätzen durch Gas und in 1 Personenwagen mit 30 Plätzen durch Oellampen.

*) Diese älteren Wagen wurden von der Staatsbahn-Verwaltung als Ersatz für die in den Jahren 1883—1888 unbrauchbar gewordenen erworben.

c) Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn. (Schmalspur.)

onenwagen . III. Klasse Sitzplätze	—	—	3	—	6	27	—	—	18	81	—	3	6	5 200	15 600,00	1890	3
Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	9	9	—						
„ „ Sitzplätze	—	—	5	—	12	24	—	—	60	120	—	5	10	5 200	26 000,00	1891	5
Stehplätze, aussen				—	3	3	—	—	15	15	—						
Klasse . . . Sitzplätze	—	—	4	—	—	31	—	—	—	124	—	4	8	4 600	18 400,00	1890	4
Stehplätze, aussen				—	—	6	—	—	—	24	—						
„ . . . Sitzplätze	—	—	5	—	—	36	—	—	—	180	—	5	10	4 600	23 000,00	1891	5
Stehplätze, aussen				—	—	6	—	—	—	30	—						
Personenwagen zusammen	—	—	17	—	—	—	—	—	102	583	—	17†	34	—	—	—	17

mit 685 Plätze = 10,07 Plätze durchschnittlich auf eine Achse.

68 Achsen und 101,20 Tonnen Eigengewicht = 1,49 Tonne durchschnittlich auf eine Achse oder 0,15 Tonne auf einen Platz.

Die Personenwagen sind für Ofenheizung eingerichtet. Die Beleuchtung erfolgt durch Oellampen.

†) Reibungsbremse nach Heberlein.

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

Personenwagen.	mit einer Anzahl von Plätzen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	zusammen.			Jahrgang.
1	—	—	30	—	30 = 0,030	Proz.	auf	1847
1	6	26	—	—	32 = 0,032	„	„	1853
1	—	—	60	—	60 = 0,059	„	„	1854
1	—	—	40	—	40 = 0,040	„	„	1857
5	12	88	80	—	180 = 0,178	„	„	1859
3	18	96	—	—	114 = 0,113	„	„	1860
4	—	—	160	—	160 = 0,158	„	„	1861
17	21	166	498	—	685 = 0,678	„	„	1862
1	6	32	—	—	38 = 0,038	„	„	1863
7	12	80	176	—	268 = 0,265	„	„	1864
120	246	964	2 830	—	4 040 = 3,999	„	„	1865
27	—	16	1 212	40	1 268 = 1,255	„	„	1866
45	39	296	1 368	—	1 703 = 1,686	„	„	1867
24	41	232	680	—	953 = 0,943	„	„	1868
56	92	455	1 708	—	2 255 = 2,232	„	„	1869
156	198	1 672	3 875	—	5 745 = 5,686	„	„	1870
11	36	156	120	—	312 = 0,309	„	„	1871
99	156	762	1 660	1 080	3 658 = 3,621	„	„	1872
242	220	1 568	6 728	240	8 756 = 8,667	„	„	1873
238	185	1 400	4 625	2 535	8 745 = 8,656	„	„	1874
379	385	2 233	9 303	2 440	14 361 = 14,214	Proz.	auf	1875
193	128	880	4 965	1 770	7 743 = 7,664	„	„	1876
150	91	1 343	3 980	540	5 954 = 5,893	„	„	1877
58	96	304	855	1 380	2 635 = 2,608	„	„	1878
6	—	30	280	—	310 = 0,307	„	„	1879
29	—	205	1 017	—	1 222 = 1,209	„	„	1880
14	6	93	298	—	397 = 0,393	„	„	1881
18	—	134	467	—	601 = 0,595	„	„	1882
72	30	277	830	1 500	2 637 = 2,610	„	„	1883
51	60	498	1 173	70	1 801 = 1,782	„	„	1884
109	102	867	3 253	900	5 122 = 5,070	„	„	1885
58	—	114	1 969	550	2 633 = 2,605	„	„	1886
78	60	362	2 430	29	2 881 = 2,852	„	„	1887
70	30	349	2 517	190	3 086 = 3,054	„	„	1888
98	42	282	1 656	1 769	3 749 = 3,711	„	„	1889
88	72	521	2 889	—	3 482 = 3,446	„	„	1890
86	102	615	1 337	1 320	3 374 = 3,340	„	„	1891
2 616	2 492	17 116	65 069	16 353	101 030			

Von der Gesammtzahl der Plätze kamen nach Prozenten: 2,47 auf I. Klasse, 16,94 auf II. Klasse, 64,40 auf III. Klasse und 16,19 auf IV. Klasse.

Auf normal- und schmalspurige Bahnen vertheilt, ergaben sich von den vorhandenen Plätzen:

a) für normalspurige Bahnen: 2,60 % auf I. Klasse, 16,87 % auf II. Klasse, 63,52 % auf III. Klasse, 17,01 % auf IV. Klasse.

b) für schmalspurige Bahnen: 18,20 % auf II. Klasse, 80,59 % auf III. Klasse und 1,11 % auf IV. Klasse.

Bremseinrichtung, Heizung und Beleuchtung der Personenwagen bei den Staats-Eisenbahnen.

a) Bremseinrichtung.

Von den Personenwagen für normalspurige Bahnen sind für durchgehende Bremsen ausgerüstet:

mit Bremseinrichtung 411 Wagen — nur mit Leitung 232 Wagen

und zwar:

180 Wagen, 38 „, 128 „ } 120 Wagen { Luftdruckbremse nach Schleifer, „ „ Carpenter, „ „ Westinghouse,

— „ 53 „ Luftsaugbremse „ Hardy,

65 „ 59 „ Reibungsbremse „ Heberlein.

Auf den schmalspurigen Bahnen ist die Reibungsbremse nach Heberlein eingeführt.

b) Heizung.

Die Personenwagen sind sämmtlich mit Heizeinrichtung versehen, mit Ausnahme der Wagen für den Sommer einiger Wagen älterer Bauart.

Von den Personenwagen für normalspurige Bahnen sind eingerichtet:

für Dampfheizung 1 584 Wagen mit 60 085 Plätzen = 62,71 Prozent der vorhandenen Plätze.

und zwar:

2 128	Plätze	I. Klasse	= 85,40	„
12 872	„	II. „	= 79,65	„
45 085	„	III. „	= 74,08	„

für Presskohlenheizung 367 Wagen m 13 828 Plätzen = 14,43 Prozent der vor Pl

und zwar:

335	Plätze	I. Klasse	= 13,44	„
3 162	„	II. „	= 19,57	„
10 331	„	III. „	= 16,97	„

für Ofenheizung 433 Wagen mit 21 606 Plätzen = 22,55 Prozent der vorhandenen Plätze.

und zwar:

23	Plätze	I. Klasse	= 0,92	„
15	„	II. „	= 0,09	„
5 273	„	III. „	= 8,66	„
16 295	„	IV. „	= 100,00	„

Unter diesen drei Arten befinden sich 166 Wagen mit 891 Plätzen in I. Klasse, 1 955 Plätzen in II. Klasse und 3 in III. Klasse, die zwei verschiedene Heizeinrichtungen haben, welche je nach dem Ueberwiegen der einen oder anderen vorstehenden Nachweise eingereiht sind.

c) Beleuchtung.

Besteht in sämmtlichen Personenwagen und zwar:

für Gasbeleuchtung in 2 012 Wagen mit 80 230 Plätzen = 83,74 Prozent der vorhandenen Plätze.

und zwar:

2 356	Plätze	I. Klasse	= 94,54	„
14 090	„	II. „	= 87,19	„
50 484	„	III. „	= 82,95	„
13 300	„	IV. „	= 81,62	„

für Oelbeleuchtung in 379 Wagen mit 15 582 Plätzen = 16,26 Prozent der vor Pl

und zwar:

136	Plätze	I. Klasse	= 5,46	„
2 071	„	II. „	= 12,81	„
10 380	„	III. „	= 17,05	„
2 995	„	IV. „	= 18,38	„

In den Personenwagen der schmalspurigen Bahnen ist die Ofenheizung und Oelbeleuchtung eingefüh

D.

Nachweisung

der am Jahresschlusse vorhandenen

ZUGFÜHRER- und GEPÄCK-, sowie GÜTERWAGEN

mit Angabe ihrer Ladegewichte und Anschaffungskosten.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   - a) für normalspurige Bahnen.
   - b) für schmalspurige Bahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   - a) Altenburg-Zeitzer Bahn.
   - b) Zittau-Reichenberger Bahn.
   - c) Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn.

1892.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladegewicht		Anzahl der		Anschaffu		
	2	3	4	durchschnittlich für einen Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	Kosten		
	Achsen.			Tonnen.				durchschnittlich für einen Wagen.	im Ganzen.	
								Mark.		
1. Staats-Eisenbahnen.										
a) normalspurige.										
Zugführer- u. Gepäckwagen[1])	2	—	—	5,0	10,0	2	4	3 029	6 058,91	18
„ „ „	1	—	—	„	5,0	1	2	2 827	2 827,00	18
„ „ „	1	—	—	„	5,0	1	2	3 116	3 116,44	18
„ „ „	1	—	—	„	5,0	1	2	2 493	2 493,00	18
„ „ „	6	—	—	„	30,0	6	12	3 864	23 185,70	18
„ „ „	1	—	—	„	5,0	1	2	2 632	2 632,01	18
„ „ „	17	—	—	„	85,0	17	34	3 081	52 376,00	18
„ „ „	29	—	—	„	145,0	29	58	3 260	94 537,01	18
„ „ „	26	—	—	„	130,0	26	52	3 003	78 081,55	18
„ „ „	31	—	—	„	155,0	31	62	3 453	107 027,56	18
„ „ „	55	—	—	„	275,0	55	110	4 479	246 363,20	18
„ „ „	52	—	—	„	260,0	52	104	3 715	193 177,21	18
„ „ „	27	—	—	„	135,0	27	54	3 563	96 296,90	18
„ „ „	33	—	—	„	165,0	33	66	2 934	96 817,64	18
„ „ „	1	—	—	„	5,0	1	2	2 774	2 774,40	18
„ „ „	4	—	—	„	20,0	4	8	2 455	9 818,15	18
„ „ „	1	—	—	„	5,0	1	2	2 430	2 429,60	18
„ „ „	1	—	—	„	5,0	1	2	2 899	2 899,11	18
„ „ „	4	—	—	„	20,0	4	8	2 879	11 515,49	18
„ „ „	3	—	—	„	15,0	3	6	2 900	8 699,85	18
„ „ „	7	—	—	„	35,0	7	14	3 019	21 135,00	18
„ „ „	3	—	—	„	15,0	3	6	3 096	9 288,78	1
„ „ „	28	—	—	„	140,0	28	56	4 431	124 064,67	1
„ „ „	15	—	—	„	75,0	15	30	5 228	78 425,40	1
„ „ „	13	—	—	„	65,0	13	26	5 065	65 841,75	1
„ „ „	24	—	—	„	120,0	24	48	5 084	122 025,28	1
„ „ „	5	—	—	„	25,0	5	10	4 134	20 742,00	1
„ „ „	23	—	—	„	115,0	23	46	5 888	135 434,21	1
„ „ „	—	1	—	6,0	6,0	1	2	9 570	9 570,00	1
Zusammen	414	1	—	—	2 076,0	415[2])	830	—	—	
	mit 831 Achsen und 3 309,0 Tonnen Eigengewicht = 3,98 Tonnen durchschnittlich auf ein									
bedeckte[3])										
Güterwagen	1	—	—	5,0	5,0	—	—	2 850	2 850,00	
„	2	—	—	„	10,0	1	2	3 267	6 534,80	
„	1	—	—	„	5,0	1	2	3 240	3 240,00	
„	2	—	—	„	10,0	—	—	3 140	6 280,80	
„	21	—	—	„	105,0	20	40	3 324	69 799,61	
„	23	—	—	„	115,0	17	34	2 830	65 100,75	
„	9	—	—	„	45,0	9	18	2 323	20 910,04	
„	18	—	—	„	90,0	9	18	2 794	50 293,25	
„	20	—	—	„	100,0	13	26	2 412	48 238,20	
„	25	—	—	„	125,0	13	26	2 310	57 741,48	
„	35	—	—	„	175,0	34	68	2 580	90 290,24	
„	95	—	—	„	475,0	86	172	2 502	225 168,82	
„	171	—	—	„	855,0	132	264	2 139	365 808,47	

[1]) 8 Zugführerwagen aus den Jahren 1871 bis 1874, 1876 und 1889 sind mit Postraum versehen.
[2]) 71 Wagen haben Luftdruckbremse (nach Schleifer 30, nach Carpenter 11, nach Westinghouse 30) und 12 Wagen haben Reibungsbremse
[3]) Unter den bedeckten Güterwagen befinden sich 157 Wagen zu je 5,0 t und 73 Wagen zu je 10,0 t Ladegewicht, welche als Ge
bez. Eilgutwagen in Personenzügen dienen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit 2 Achsen.	3. Anzahl der Wagen mit 3 Achsen.	4. Anzahl der Wagen mit 4 Achsen.	5. Ladegewicht durchschnittlich für einen Wagen. (Tonnen.)	6. Ladegewicht im Ganzen. (Tonnen.)	7. Anzahl der Wagen mit Bremsvorrichtung.	8. Anzahl der gebremsten Achsen.	9. Anschaffung. Kosten durchschnittlich für einen Wagen. (Mark.)	10. Anschaffung. Kosten im Ganzen. (Mark.)	11. Jahrgang.	12. Stückzahl.
edeckte											
n	153	—	—	5,0	765,0	61	122	2 127	325 399,74	1865	153
. . . . .	50	—	—	„	250,0	39	78	2 079	103 968,00	1866	50
. . . . .	108	—	—	„	540,0	60	120	2 093	226 020,95	1867	108
. . . . .	238	—	—	„	1 190,0	96	192	2 193	521 981,09	1868	238
. . . . .	58	—	—	„	290,0	46	92	1 916	111 152,60	1869	58
. . . . .	200	—	—	„	1 000,0	83	166	2 345	469 013,23	1870	200
. . . . .	254	—	—	„	1 270,0	131	262	2 296	583 227,39	1871	254
. . . . .	379	—	—	„	1 895,0	210	420	2 684	1 017 126,85	1872	379
. . . . .	486	—	—	„	2 430,0	251	502	2 785	1 353 672,25	1873	486
. . . . .	303	—	—	„	1 515,0	146	292	2 875	871 244,27	1874	303
. . . . .	301	—	—	„	1 505,0	144	288	2 438	733 797,91	1875	301
. . . . .	40	—	—	„	200,0	33	66	2 324	92 961,02	1876	40
. . . . .	15	—	—	„	75,0	6	12	1 925	28 869,25	1877	15
. . . . .	4	—	—	10,0	40,0	4	8	2 337	9 349,60	1865	4
. . . . .	92	—	—	„	920,0	44	88	3 431	315 660,00	1866	92
. . . . .	99	—	—	„	990,0	25	50	3 001	297 120,00	1867	99
. . . . .	97	—	—	„	970,0	38	76	3 231	313 440,00	1868	97
. . . . .	61	—	—	„	610,0	49	98	2 940	179 333,64	1869	61
. . . . .	119	—	—	„	1 190,0	—	—	3 039	361 641,00	1870 1871	48 71
. . . . .	124	—	—	„	1 240,0	36	72	3 204	397 354,32	1872	124
. . . . .	43	—	—	„	430,0	5	10	3 108	133 624,32	1873	43
. . . . .	208	—	—	„	2 080,0	52	104	3 443	716 191,36	1874	208
. . . . .	59	—	—	„	590,0	21	42	2 991	176 446,44	1875	59
. . . . .	260	—	—	„	2 600,0	81	162	2 312	601 073,79	1876	260
. . . . .	287	—	—	„	2 870,0	174	348	2 300	660 020,32	1877	287
. . . . .	471	—	—	„	4 710,0	237	474	2 228	1 068 330,62	1878	471
. . . . .	94	—	—	„	940,0	35	70	2 000	188 002,99	1879	94
. . . . .	334	—	—	„	3 340,0	165	330	1 921	641 763,10	1880	334
. . . . .	156	—	—	„	1 560,0	77	154	1 979	308 753,49	1881	156
. . . . .	162	—	—	„	1 620,0	67	134	2 047	331 580,58	1882	162
. . . . .	185	—	—	„	1 850,0	64	128	2 326	430 326,10	1883	185
. . . . .	109	—	—	„	1 090,0	28	56	2 419	263 694,71	1884	109
. . . . .	290	—	—	„	2 900,0	77	154	2 436	706 426,84	1885	290
. . . . .	95	—	—	„	950,0	28	56	2 423	230 218,25	1886	95
. . . . .	145 [1]	—	—	„	1 450,0	49	98	2 599	376 785,63	1887	145
. . . . .	145	—	—	„	1 450,0	72	144	2 475	358 806,46	1888	145
. . . . .	440	—	—	„	4 400,0	266	532	2 705	1 190 345,22	1889	440
. . . . .	304 [1]	—	—	„	3 040,0	158	316	3 007	914 152,12	1890	304
. . . . .	289	—	—	„	2 890,0	133	266	2 685	797 389,74	1891	289
. . . . .	374	—	—	„	3 740,0	205	410	2 814	1 052 423,34	1892	374
. . . . .	—	2	—	„	20,0	2	4	7 500 [2]	15 000,00	1853	2
. . . . .	—	2	—	„	20,0	—	—	3 450	6 900,00	1854	2
. . . . .	—	2	—	„	20,0	—	—	3 846	7 692,45	1855	2
. . . . .	—	4	—	„	40,0	—	—	3 710	14 840,94	1856	4
. . . . .	—	10	—	„	100,0	—	—	3 165	31 650,13	1857	10
. . . . .	—	1	—	„	10,0	—	—	3 300	3 300,00	1858	1
. . . . .	—	15	—	„	150,0	—	—	2 819	42 289,32	1859	15
. . . . .	—	10	—	„	100,0	—	—	2 659	26 586,17	1860	10
. . . . .	—	42	—	„	420,0	—	—	2 550	107 094,99	1861	42
. . . . .	—	3	—	„	30,0	—	—	2 438	7 315,21	1862	3

Hiervon sind je 50, zusammen 100 Stück Wagen mit Einrichtung versehen, um in Bedarfsfällen als Personenwagen III. und IV. Klasse zu V

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10	
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladegewicht		Anzahl der		Anschaffu		
	2	3	4	durchschnittlich für einen Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	Kosten durchschnittlich für einen Wagen.	Kosten im Ganzen.	
	Achsen.			Tonnen.				Mark.		
bedeckte										
Güterwagen	—	1	—	10,0	10,0	—	—	3 324	2 323,28	1
„	—	4	—	„	40,0	—	—	2 153	8 612,93	1
„	—	2	—	15,0	30,0	2	4	2 998	5 995,28	1
„	—	10	—	„	150,0	—	—	3 036	30 359,91	1
„	—	30	—	„	450,0	—	—	3 280	98 412,18	1
„	—	25	—	„	375,0	—	—	3 759	93 980,35	1
„	—	2	—	„	30,0	—	—	3 211	6 422,99	1
„	—	5	—	„	75,0	5	10	4 170	20 847,72	1
„	—	8	—	„	120,0	8	16	4 550	36 399,52	1
„	—	—	3	10,0	30,0	—	—	5 881	17 643,14	1
„	—	—	2	„	20,0	—	—	4 722	9 444,55	1
„	—	—	25	„	250,0	—	—	4 665	116 630,00	1
„	—	—	13	„	130,0	—	—	4 074	52 963,42	1
„	—	—	2	„	20,0	—	—	3 355	6 709,20	1
„ (zum Pferdetransport) .	6	—	—	5,0	30,0	6	12	2 337	14 024,34	1
„ (zum Viehtransport) . .	2	—	—	5,0	10,0	—	—	2 340	4 680,00	1
„ „ „ . .	1	—	—	„	5,0	—	—	1 923	1 923,02	1
„ „ „ . .	7	—	—	„	35,0	—	—	2 216	15 514,77	1
„ „ „ . .	2	—	—	„	10,0	—	—	2 154	4 307,81	1
„ „ „ . .	1	—	—	„	5,0	—	—	2 289	2 289,23	1
„ „ „ . .	1	—	—	„	5,0	—	—	2 311	2 311,40	1
„ „ „ . .	1	—	—	„	5,0	—	—	2 239	2 239,07	1
bedeckte Güterwagen zusammen	8 075	178	45	—	68 245,0	3 854 [1]	7 708	—	—	—
	mit 16 864 Achsen und 51 171,4 Tonnen Eigengewicht = 3,03 Tonnen durchschnittlich auf ei									
Zugführer- und Gepäckwagen mit	831 Achsen und 3 309,0 Tonnen Eigengewicht,									
bedeckte Güterwagen	„ 16 864 „ „ 51 171,4 „ „									
	17 695 Achsen und 54 480,4 Tonnen Eigengewicht = 3,08 Tonnen durchschnittlich auf									
offene [2]										
Güterwagen	1	—	—	5,0	5,0	—	—	1 800	1 800,00	18
„	1	—	—	„	5,0	—	—	1 800	1 800,00	18
„	1	—	—	„	5,0	—	—	1 800	1 800,00	18
„	12	—	—	„	60,0	2	4	3 000	36 005,57	18
„	6	—	—	„	30,0	2	4	2 522	15 130,20	18
„	4	—	—	„	20,0	2	4	2 223	8 893,84	18
„	1	—	—	„	5,0	—	—	1 482	1 481,64	18
„	2	—	—	„	10,0	1	2	1 652	3 303,42	18
„	1	—	—	„	5,0	1	2	2 166	2 165,62	18
„	16	—	—	„	80,0	16	32	1 857	29 704,27	18
„	11	—	—	„	55,0	10	20	1 603	17 628,42	18
„	4	—	—	„	20,0	1	2	1 054	4 216,59	18
„	4	—	—	„	20,0	1	2	1 538	6 150,85	18
„	14	—	—	„	70,0	6	12	2 613	20 900,81	18
„	8	—	—	„	40,0	5	10	1 441	11 526,31	18

[1]) Von den Gepäck-Beiwagen bez. Eilgutwagen für Personenzüge haben 71 Luftdruckbremsen (31 nach Schleifer, 1 nach Carpenter und 39 : house), 18 Stück haben nur Rohrleitungen dazu und 7 Stück haben Reibungsbremsen nach Heberlein.

[2]) Unter den zweiachsigen offenen Güterwagen befi[illegible]ch 15 Stück zu je 10,0 t Ladegewicht zum Viehtransport.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladegewicht		Anzahl der		Anschaffung.			
	2	3	4	durchschnittlich für einen Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	Kosten durchschnittlich für einen Wagen.	Kosten im Ganzen.	Jahrgang.	Stückzahl.
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			
offene											
agen	40	—	—	6,0	240,0	8	16	2 278	91 104,00	1866	40
. . . . .	23	—	—	10,0	230,0	2	4	2 343	53 880,00	1854	23
. . . . .	9	—	—	"	90,0	3	6	2 458	22 122,47	1855	9
. . . . .	3	—	—	"	30,0	—	—	2 325	6 975,00	1856	3
. . . . .	43	—	—	"	430,0	21	42	2 517	108 223,60	1857	43
. . . . .	29	—	—	"	290,0	16	32	2 537	73 560,70	1858	29
. . . . .	1	—	—	"	10,0	—	—	1 809	1 808,92	1860	1
. . . . .	22	—	—	"	220,0	21	42	2 209	48 605,78	1861	22
. . . . .	107	—	—	"	1 070,0	98	196	2 117	226 550,17	1862	107
. . . . .	10	—	—	"	100,0	7	14	1 967	19 667,75	1863	10
. . . . .	14	—	—	"	140,0	11	22	1 925	26 949,54	1864	14
"	32	—	—	"	320,0	13	26	2 266	72 527,95	1865	32
"	67	—	—	"	670,0	26	52	2 531	169 563,95	1866	67
"	147	—	—	"	1 470,0	49	98	2 678	393 621,16	1867	147
"	66	—	—	"	660,0	34	68	2 212	146 005,04	1868	66
"	289	—	—	"	2 890,0	89	178	1 997	577 102,51	1869	289
"	392	—	—	"	3 920,0	175	350	2 051	804 064,21	1870	392
"	570	—	—	"	5 700,0	268	536	2 116	1 206 073,41	1871	570
"	1 194	—	—	"	11 940,0	379	758	2 278	2 720 176,80	1872	1 194
"	1 444*)	—	—	"	14 440,0	565	1 130	2 658	3 838 637,52	1873	1 444
"	1 121	—	—	"	11 210,0	456	912	2 751	3 083 505,99	1874	1 121
"	816	—	—	"	8 160,0	219	438	2 312	1 886 271,84	1875	816
"	345	—	—	"	3 450,0	121	242	1 853	639 404,17	1876	345
"	189	—	—	"	1 890,0	62	124	1 788	337 837,84	1877	189
"	101	—	—	"	1 010,0	52	104	1 660	167 644,62	1878	101
"	137	—	—	"	1 370,0	66	132	1 516	207 705,74	1879	137
"	188	—	—	"	1 880,0	96	192	1 704	320 321,02	1880	188
"	115	—	—	"	1 150,0	33	66	1 521	174 936,87	1881	115
"	62	—	—	"	620,0	28	56	1 635	101 350,62	1882	62
"	156	—	—	"	1 560,0	85	170	1 596	248 923,27	1883	156
"	137	—	—	"	1 370,0	65	130	2 177	298 198,16	1884	137
"	300	—	—	"	3 000,0	59	118	2 105	631 392,54	1885	300
"	273	—	—	"	2 730,0	93	186	1 689	460 971,42	1886	273
"	117	—	—	"	1 170,0	33	66	1 705	199 445,87	1887	117
"	209	—	—	"	2 090,0	65	130	1 811	378 488,92	1888	209
"	337	—	—	"	3 370,0	153	306	1 989	670 460,40	1889	337
"	282	—	—	"	2 820,0	138	276	2 077	585 845,00	1890	282
"	189	—	—	"	1 890,0	115	230	2 188	413 559,11	1891	189
"	7	—	—	"	70,0	5	10	2 736	19 153,15	1892	7
"	11	—	—	12,5	137,5	3	6	1 483	16 308,30	1880	11
"	315	—	—	"	3 937,5	166	332	1 544	486 301,67	1881	315
"	241	—	—	"	3 012,5	124	248	1 701	409 850,62	1882	241
"	621	—	—	"	7 762,5	323	646	1 620	1 006 165,06	1883	621
"	336	—	—	"	4 200,0	165	330	1 756	589 900,84	1884	336
"	256	—	—	"	3 200,0	74	148	1 765	451 798,52	1885	256
"	532	—	—	"	6 650,0	178	356	1 617	860 134,08	1886	532
"	403	—	—	"	5 037,5	142	284	1 661	669 264,45	1887	403
"	317	—	—	"	3 962,5	101	202	1 723	546 228,14	1888	317
"	283	—	—	"	3 537,5	143	286	2 106	595 900,68	1889	283

*) Davon dienen 4 als Untergestelle zur Aufnahme von Wagenkästen der schmalspurigen Bahnen.

D. Bestand an Zugführer- u. Gepäck-, sowie Güterwagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Ladegewicht**		**Anzahl der**		**Anschaffungs-Kosten**	
	2	3	4	durchschnittlich für einen Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich für einen Wagen.	im Ganzen.
	Achsen.			Tonnen.				Mark.	
offene Güterwagen	93	—	—	12,5	1 162,5	46	92	2 154	200 327,01
„	2	—	—	„	25,0	2	4	1 735	3 469,21
„	1	—	—	15,0	15,0	—	—	2 340	2 340,00
„	52	—	—	„	780,0	13	26	2 461	127 950,68
„	4	—	—	„	60,0	4	8	2 824	11 295,00
„	49	—	—	„	735,0	17	34	2 507	122 820,68
„	1	—	—	„	15,0	—	—	2 340	2 340,00
„	27	—	—	„	405,0	—	—	1 469	39 673,21
„	6	—	—	„	90,0	—	—	1 521	9 128,46
„	30	—	—	„	450,0	—	—	1 903	57 103,50
„	225	—	—	„	3 375,0	127	254	2 288	514 836,48
„	284	—	—	„	4 260,0	139	278	2 434	691 294,37
„	106	—	—	„	1 590,0	86	172	2 572	272 592,68
„ zur Beförderung schmalspuriger Transportmittel	1	—	—	15,0	15,0	—	—	2 128	2 128,46
	1	—	—	24,0	24,0	—	—	2 668	2 668,10
	2	—	—	„	48,0	—	—	2 895	5 790,01
„	—	1	—	10.0	10,0	—	—	3 000	3 000,00
„	—	15	—	15,0	225,0	—	—	2 338	35 069,68
„	—	12	—	„	180,0	—	—	2 994	35 922,62
„	—	2	—	„	30,0	—	—	2 728	5 455,24
„	—	1	—	„	15,0	—	—	2 778	2 778,42
„	—	12	—	„	180,0	12	24	3 449	41 387,22
„	—	12	—	„	180,0	12	24	2 922	35 069,52
„	—	9	—	„	135,0	—	—	2 746	24 715,24
„	—	2	—	„	30,0	—	—	3 246	6 491,78
„	—	6	—	„	90,0	—	—	3 684	22 102,71
„	—	2	—	„	30,0	2	4	3 473	6 945,12
„	—	2	—	„	30,0	2	4	3 481	6 962,16
„	—	—	3	10,0	30,0	—	—	3 351	10 054,06
„	—	—	3	„	30,0	—	—	6 125	18 374,52
„	—	—	13	„	130,0	—	—	5 852	76 074,26
„	—	—	3	20,0	60,0	—	—	4 660	13 979,22
„	—	—	4	„	80,0	—	—	7 317	29 269,00
„	—	—	11	„	220,0	—	—	3 017	33 183,96
„	—	—	6	„	120,0	—	—	5 182	31 091,31
„ zur Beförderung v. Leuchtgas für Personen-Züge	4	—	—	10,0	40,0	2	4	5 827	23 309,70
	1	—	—	„	10,0	—	—	6 217	6 216,90
	2	—	—	„	20,0	2	4	6 345	12 690,30
	1	—	—	„	10,0	1	2	6 038	6 037,93
Bauwagen	485	—	—	5,0	2 425,0	285	570	880	426 974,57
offene Güterwagen zusammen	14 361	76	43	—	154 897,0	5 947	11 894	—	—
	mit 29 122 Achsen und 79 352,8 Tonnen Eigengewicht = 2,72 Tonnen durchschnittlich auf								
Zugführer- u. Gepäck-, sowie Güterwagen für normalspurige Bahnen zus.	22 850	255	88	—	225 218,0	10 216	20 432	—	—

(415 Zugführer- u. Gepäckwagen / 22 778 Güterwagen) 23 193 Wagen[1]) mit { 133 833,2 Tonnen Eigengewicht, 46 817 Achsen (durchschnittlich auf eine Achse: Ladegewicht und 2,88 Tonnen Wagengewicht).

[1]) Siehe Anmerkung auf Seite 71 u. 75.

D. Bestand an Zugführer- u. Gepäck-, sowie Güterwagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
	Anzahl der Wagen mit			Ladegewicht		Anzahl der		Anschaffung.			
								Kosten			
	2	3	4	durchschnittlich für einen Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	durchschnittlich für einen Wagen.	im Ganzen.	Jahrgang.	Stückzahl.
	Achsen.			Tonnen.				Mark.			
b) schmalspurige.											
Gepäckwagen	30	—	—	5,0	150,0	30	60	2 019	60 563,82	1883	2
										1885	2
										1886	9
										1888	3
										1889	1
										1890	9
										1891	1
										1892	3
Gepäckwagen	3	—	—	„	15,0	3	6	1 572	4 717,49	1884	1
										1886	2
ckte										1881	7
										1882	6*)
										1883	6
										1884	29
. . . . .	225	—	—	„	1 125,0	171	342	1 886	311 888,74	1885	11
										1887	22
										1888	21
										1889	7
										1890	39
										1891	41
										1892	36
. . . . .	—	—	1†)	10,0	10,0	—	—	2 204	2 203,75	1884	1
ne										1881	7
										1882	44
										1883	8
										1884	174
										1885	10
. . . . .	666	—	—	5,0	3 330,0	409	818	1 075	715 842,58	1886	32
										1887	16
										1888	79
										1889	49
										1890	61
										1891	82
										1892	104
										1881	5
										1882	1
										1884	6
										1885	2
n Langholztransport)	62	—	—	„	310,0	38	76	1 185	73 486,97	1886	2
										1888	4
										1889	6
										1890	16
										1891	10
										1892	10
										1883	3
										1886	4
n Viehtransport) .	37	—	—	„	185,0	28	56	1 085	40 155,07	1884	20
										1887	2
										1888	6
										1892	2
										1882	6
										1884	12
n Kalktransport) .	41	—	—	„	205,0	15	30	1 064	43 614,51	1886	4
										1888	11
										1889	8
n Düngertransport) .	2	—	—	6,5	13,0	2	4	1 363	2 725,00	1881	2
										1882	2
n Welltransport) .	—	—	10	7,5	75,0	—	—	2 022	20 218,00	1884	4
										1885	1
										1886	1
										1888	2
. . . . .	—	—	1†)	10,0	10,0	—	—	1 975	1 974,70	1884	1
epäck-, sowie für schmalnen zus. . .	1 066	—	12	—	5 428,0	696	1 392	—	—	—	1 078
r- u. Gepäckwagen gen	1 078 Wagen[1]) mit { 2 429,7 Tonnen Eigengewicht, 2 180 Achsen (durchschnittlich auf eine Achse: 2,49 Tonnen Ladegewicht und 1,11 Tonnen Wagengewicht).										
führer- u. Geiterwagen . .	23 916	255	100	—	230 646,0	10 912	21 824	—	—	—	24 271
	24 271 Wagen[1]) { mit 136 262,9 Tonnen Eigengewicht, „ 48 997 Achsen (durchschnittlich auf eine Achse: 4,71 Tonnen Ladegewicht und 2,78 Tonnen Wagengewicht).										

m sind vorhanden: 5 Paar sogen. Rollschemel, welche zum Transport normalspuriger Wagen auf schmalspurigen Bahnen dienen.
den bedeckten Güterwagen wurden 4 Stück zu Postzwecken mit benutzt.
von 1 Stück mit Zugführereinrichtung.
Wagen haben je einen abnehmbaren Wagenkasten zum Uebersetzen auf normalspurige Untergestelle.
den bedeckten Güterwagen mit Einrichtung zum Personentransport waren im Jahre 1892 durchschnittlich 42 Stück mit 84 Achsen und 420,0 Tonnen Güterverkehre entzogen.
raten sind dem Güterwagenpark der Staatsbahnen überwiesen:

68	bedeckte Güterwagen	mit zus.	148	Achsen und	710,0	Tonnen Ladegewicht	für normalspurige Bahnen.
134	offene „	„ „	284	„ „	1516,5	„ „	für schmalspurige Bahnen.
10	„ „	„ „	20	„ „	65,0	„ „	
212	Stück Güterwagen	mit zus.	447	Achsen und	2291,5	Tonnen Ladegewicht.	

Reichspostverwaltung sind überwiesen:
153 Wagen mit 417 Achsen für normalspurige Bahnen und 20 Wagen mit 40 Achsen für schmalspurige Bahnen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
Benennung der Wagen.	**Anzahl der Wagen mit**			**Ladegewicht**		**Anzahl der**		**Anschaffung**		
	2	3	4	durchschnittlich für einen Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvorrichtung.	gebremsten Achsen.	**Kosten** durchschnittlich für einen Wagen.	**Kosten** im Ganzen.	Jahr der Anschaffung
	Achsen.			Tonnen.				Mark.		

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a) **Altenburg-Zeitzer Bahn.** (Normalspur.)

Zugführer- u. Gepäckwagen	2	—	—	5,0	10,0	2	4	6 044	12 088,00	1871
bedeckte Güterwagen	15	—	—	10,0	150,0	5	10	3 384	50 760,00	1871
„	25	—	—	„	250,0	12	24	3 189	79 733,71	1883 1884
„	8	—	—	„	80,0	4	8	3 088	24 701,20	1891
offene Güterwagen	110	—	—	10,0	1 100,0	20	40	2 725	299 740,00	1873
„	199	—	—	„	1 990,0	83	166	3 099	616 770,66	1873
„	5	—	—	„	50,0	3	6	2 206	11 030,20	1880
„	5	—	—	„	50,0	—	—	1 757	8 783,00	1881
„	147	—	—	„	1 470,0	30	60	2 145	315 338,50	1882
„	99	—	—	„	990,0	11	22	1 823	180 521,20	1881 1882
„	50	—	—	„	500,0	50	100	2 384	119 210,01	1884
„	2	—	—	„	20,0	—	—	2 855	5 709,02	1889
„	5	—	—	„	50,0	4	8	2 003	10 013,52	1890
„	50	—	—	15,0	750,0	33	66	2 668	133 411,50	1892
Zugführer- u. Gepäck-, sowie Güterwagen zusammen . .	722	—	—	—	7 460,0	257	514	—	—	—

722 Wagen mit { 4 021,2 Tonnen Eigengewicht, 1 444 Achsen (durchschnittlich auf eine Achse: 5,17 Tonnen Ladegewicht und 2,78 Tonnen Wagengewicht

b) **Zittau-Reichenberger Bahn.** (Normalspur.)

Zugführer- u. Gepäckwagen bedeckte*)	3	—	—	5,0	15,0	3	6	2 953	8 859,44	1856
Güterwagen	13	—	—	5,0	65,0	6	12	2 616	34 013,64	1856
„	10	—	—	„	50,0	10	20	2 430	24 301,80	1863
„	1	—	—	„	5,0	—	—	2 614	2 614,46	1867
„	1	—	—	10,0	10,0	1	2	2 393	2 392,84	1885
„	3	—	—	„	30,0	2	4	2 756	8 267,52	1891
„	4	—	—	„	40,0	—	—	2 451	9 802,25	1892
offene Güterwagen	2	—	—	10,0	20,0	2	4	2 124	4 248,02	1876
„	4	—	—	„	40,0	3	6	2 482	9 927,28	1880
„	3	—	—	„	30,0	2	4	2 363	7 087,65	1882
„	13	—	—	„	130,0	5	10	1 548	20 130,20	1883
„	9	—	—	„	90,0	5	10	1 646	14 815,61	1884
„	6	—	—	„	60,0	1	2	1 557	9 342,02	1885
„	2	—	—	„	20,0	1	2	1 500	3 000,11	1886
„	3	—	—	„	30,0	1	2	1 522	4 566,25	1887
„	5	—	—	„	50,0	2	4	1 555	7 774,71	1888
„	13	—	—	„	130,0	6	12	1 621	21 066,27	1889
„	5	—	—	„	50,0	3	6	1 769	8 845,74	1890
„	9	—	—	„	90,0	4	8	1 838	16 538,00	1891
„	4	—	—	„	40,0	3	6	1 901	7 602,16	1892
„	2	—	—	12,5	25,0	2	4	2 100	4 199,20	1891
Zugführer- u. Gepäck-, sowie Güterwagen zusammen . .	115	—	—	—	1 020,0	62	124	—	—	—

115 Wagen mit { 679,2 Tonnen Eigengewicht, 230 Achsen (durchschnittlich auf eine Achse: 4,43 Tonnen Ladegewicht und 2,95 Tonnen Wagengewic

*) Ein bedeckter Güterwagen dient als Gepäck-Beiwagen in Personenwagen.

c) **Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn.** (Schmalspur.)

Zugführer- u. Gepäckwagen mit Postraum	2	—	—	5,0	10,0	2	4	3 750	7 500,00	1890
bedeckte Güterwagen	5	—	—	„	25,0	5	10	2 500	12 500,00	1890
„	1 **)	—	—	„	5,0	1	2	2 500	2 500,00	1891
offene†) Güterwagen	10	—	—	„	50,0	10	20	2 200	22 000,00	1890
„	3	—	—	„	15,0	3	6	2 200	6 600,00	1891
„ (zum Langholztransport)	2	—	—	„	10,0	2	4	2 200	4 400,00	1890
Zugführer- u. Gepäck-, sowie Güterwagen zusammen . .	23	—	—	—	115,0	23	46	—	—	—

23 Wagen mit { 58,0 Tonnen Eigengewicht, 46 Achsen (durchschnittlich auf eine Achse: [illegible] Tonnen Ladegewicht und 1,20 Tonnen Wagengewich

**) Mit Zugführereinrichtung.

†) Von den offenen Güterwagen haben 10 Stück Einrichtung zur [illegible]g.

Bei den **Staats-Eisenbahnen** kamen nach den Anschaffungsjahren:

r-, Gepäck- und iterwagen.			Ladegewicht.		
offene	zusammen	Achsen	Tonnen		Jahrgang.
3	3 mit	6	15,0 = 0,007	Proz. auf	1845
1	1 „	2	5,0 = 0,002	„ „	1846
5	5 „	10	25,0 = 0,011	„ „	1847
11	12 „	24	60,0 = 0,026	„ „	1848
6	6 „	12	30,0 = 0,013	„ „	1849
2	2 „	4	10,0 = 0,004	„ „	1850
14	14 „	28	70,0 = 0,030	„ „	1851
28	30 „	60	150,0 = 0,065	„ „	1852
26	30 „	62	160,0 = 0,069	„ „	1853
33	35 „	72	300,0 = 0,130	„ „	1854
46	50 „	103	310,0 = 0,134	„ „	1855
46	71 „	146	390,0 = 0,169	„ „	1856
62	95 „	200	740,0 = 0,321	„ „	1857
58	69 „	139	495,0 = 0,215	„ „	1858
14	47 „	109	310,0 = 0,134	„ „	1859
11	41 „	92	260,0 = 0,113	„ „	1860
48	115 „	272	895,0 = 0,388	„ „	1861
173	213 „	429	1 615,0 = 0,700	„ „	1862
66	163 „	327	870,0 = 0,377	„ „	1863
34	208 „	418	1 120,0 = 0,486	„ „	1864
59	223 „	446	1 305,0 = 0,566	„ „	1865
207	349 „	698	3 100,0 = 1,344	„ „	1866
202	409 „	818	3 335,0 = 1,446	„ „	1867
122	463 „	926	3 620,0 = 1,570	„ „	1868
299	421 „	844	3 865,0 = 1,676	„ „	1869

Zugführer-, Gepäck- und Güterwagen.				Ladegewicht.		
bedeckte	offene	zusammen	Achsen	Tonnen		Jahrgang.
268	400	668 mit	1 354	5 615,0 = 2,434	Proz. auf	1870
354	570	924 „	1 848	7 825,0 = 3,393	„ „	1871
529	1 197	1 726 „	3 452	15 225,0 = 6,601	„ „	1872
560	1 452	2 012 „	4 038	17 570,0 = 7,618	„ „	1873
568	1 137	1 705 „	3 438	15 255,0 = 6,614	„ „	1874
412	819	1 231 „	2 462	10 550,0 = 4,574	„ „	1875
327	345	672 „	1 344	6 385,0 = 2,768	„ „	1876
338	189	527 „	1 058	5 025,0 = 2,179	„ „	1877
497	101	598 „	1 246	5 975,0 = 2,591	„ „	1878
114	137	251 „	528	2 475,0 = 1,073	„ „	1879
342	225	567 „	1 175	5 852,5 = 2,537	„ „	1880
175	445	620 „	1 250	6 930,5 = 3,005	„ „	1881
200	371	571 „	1 188	6 207,5 = 2,691	„ „	1882
222	818	1 040 „	2 107	12 102,5 = 5,247	„ „	1883
144	690	834 „	1 680	7 940,0 = 3,443	„ „	1884
312	577	889 „	1 788	9 426,5 = 4,087	„ „	1885
115	886	1 001 „	2 022	11 308,5 = 4,902	„ „	1886
195	550	745 „	1 502	8 177,5 = 3,545	„ „	1887
184	637	821 „	1 655	8 347,5 = 3,619	„ „	1888
461	685	1 146 „	2 294	11 757,5 = 5,098	„ „	1889
376	691	1 067 „	2 152	11 400,5 = 4,943	„ „	1890
344	567	911 „	1 832	9 885,0 = 4,286	„ „	1891
436	234	670 „	1 842	6 355,0 = 2,755	„ „	1892
8 972	15 299	24 271 mit	48 997	230 646,0		

Die Zugführer-, Gepäck- und Güterwagenachsen bestanden aus:

6	Stück	Achsen	zu je	12,00	t	Ladegewicht =	0,012	Prozent.
1 572	„	„	„ „	7,50	„	„ =	3,208	„
6 820	„	„	„ „	6,25	„	„ =	13,919	„
29 761	„	„	„ „	5,00	„	„ =	60,741	„
291	„	„	„ „	3,33	„	„ =	0,594	„
4	„	„	„ „	3,25	„	„ =	0,008	„
80	„	„	„ „	3,00	„	„ =	0,163	„
10 420	„	„	„ „	2,50	„	„ =	21,267	„
3	„	„	„ „	2,00	„	„ =	0,006	„
40	„	„	„ „	1,875	„	„ =	0,082	„

48 997 Stück Achsen in Summa und zwar:

18 215 Stück Achsen unter bedeckten Wagen = 37,176 Prozent.

30 782 „ „ „ offenen „ = 62,824 „

Uebersicht

der

LEISTUNGEN der LOKOMOTIVEN

und ihres Verbrauches an Heizmaterial.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
   a) für normalspurige Bahnen.
   b) für schmalspurige Bahnen.

2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
   a) Altenburg-Zeitzer Bahn.
   b) Zittau-Reichenberger Bahn.
   c) Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn.

1892.

Buchstabenerklärung Spalte 2 und 13:

= Verbund-Lokomotive.
= Tender-Lokomotive.
= Lokomotiven der normalspurigen Sekundärbahnen.
= Lokomotiven der Omnibuszüge.
= Lokomotiven der schmalspurigen Bahnen.
Z. = Aue-Altenburg-Meerane-Zwickau.
= Annaberg-Chemnitz.
. = Annaberg-Schwarzenberg-Aue.
= Altenburg-Zeitz.
. = Aue-Zwickau-Werdau.
= Bodenbach-Dresden.
. = (Freiberg)-Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf mit Brand-Langenau.
= Bautzen-Königswartha.
= Bautzen-Schandau.
= Bischofswerda-Zittau.
= Chemnitz-Aue-Adorf.
= Chemnitz-Zwickau.
= Dresden-Chemnitz.
= Dresden-Elsterwerda.
= Elsterwerda-Nossen.
= Freiberg-Halsbrücke.
= Grosspostwitz-Cunewalde.
= Görlitz-Dresden.
a. = Glauchau-Gera.
= Grossenhain-Priestewitz.
Wz. = Gera-Weischlitz.
. = Grünstädtel-Oberrittersgrün.

GW. = Glauchau-Wurzen.
HC. = Höhlteich-Wüstenbrand-Chemnitz.
HK. = Hainsberg-Kipsdorf.
HM. = Herlasgrün-Falkenstein-Muldenberg.
JS. = Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg.
KE. = Kamenz-Elstra.
KKk. = Klotzsche-Königsbrück.
KP. = Kamenz-Arnsdorf-Pirna.
LC. = Leipzig-Borna-Chemnitz.
LD. = Leipzig-Riesa-Dresden.
LDD. = Leipzig-Döbeln-Dresden.
LGM. = Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz.
LLC. = Leipzig-Lausigk-Chemnitz.
LP. = Leipzig-Plagwitz.
LW. = Limbach-Wittgensdorf-Chemnitz.
LZ. = Leipzig-Zwickau.
MG. = Mügeln-Geising-Altenberg.
MN. = Mügeln-Nerchau-Trebsen.
MO. = Mosel-Ortmannsdorf.
MR. = Meuselwitz-Ronneburg.
ND. = Neustadt-Dürröhrsdorf.
NG. = Neumark-Greiz.
NM. = Nossen-Moldau.
OD. = Oschatz-Mügeln-Döbeln.
OP. = Olbernhau-Pockau.
OS. = Oschatz-Strehla.
PB. = Pirna-Berggiesshübel.
PG. = Plagwitz-Gaschwitz.
PW. = Potschappel-Wilsdruff.
RC. = Röderau-Riesa-Chemnitz.

RE. = Reichenbach-Plauen-Eger.
RF. = Reitzenhain-Flöha-(Chemnitz).
RHC. = Rosswein-Hainichen-Chemnitz.
RP. = Rochlitz-Narsdorf-Penig.
RRg. = Radebeul-Radeburg.
SCr. = Schlettau-Crottendorf.
SGr. = Schönfeld-Geyer.
SH. = Schönberg-Hirschberg.
StE. = Stollberg-St. Egidien.
SN. = Schneeberg-Niederschlema.
SSz. = Schönberg-Schleiz.
TD. = Taubenheim-Dürrhennersdorf.
WA. = Weipert-Annaberg.
WE. = Wilischthal-Ehrenfriedersdorf mit Oberherold-Thum.
WJ. = Wolkenstein-Jöhstadt.
WM. = Werdau-Weida-Mehltheuer.
WS. = Wilkau-Saupersdorf.
ZFO. = Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz.
ZG. = Zwickau-Schönbörnchen-Gössnitz.
ZH. = Zwickau-Hof.
ZK. = Zwota-Klingenthal.
ZL. = Zittau-Herrnhut-Löbau.
ZM. = Zittau-Markersdorf.
ZOJ. = Zittau-Oybin-Jonsdorf.
ZR. = Zittau-Reichenberg.
ZSt. = Zwönitz-Stollberg.
ZWL. = Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau.

merkung zu Spalte 12. Von denjenigen Lokomotiven, welche vor 1859 angeschafft sind, sowie von denen, welche später von den Privatbahnen übernommen wurden, konnte der geleistete Rangirdienst seit ihrer Anschaffung nicht ermittelt werden.

1. Nr.	2. Gattung der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr)	5. Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	7. Lokomotiven-Reserve- (Dienststunden.)	8. Lokomotiven-Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	10. verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet) (Tonnen.)	11. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	12. im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	13.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
	ng	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	im Rangierdienste geleistet	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in der Werkstatt gestanden
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Kilometer.	Stunden.		Tage.
	Ia.	Mosel	27	21 408	700	212	619	459 736	184	758 029	955		175
		Gustav Harkort	27	39 746	604	332	1 145	891 981	328	833 806	886	LDD. LD.	25
		Weimar	27	36 189	929	310	915	803 017	294	858 309	884		58
	VIb.	Münster	22	34 411	819	499	235	736 991	327	843 042	10 352	RE. LZ.	40
		Radeberg	22	43 085	794	366	382	1 059 315	404	800 813	10 912		17
	IIIb.	Stockholm	1	56 409	827	11	542	1 300 222	554	47 041	446		74
		Athen	1	77 216	884	5	678	1 775 992	733	19 516	188		17
		Bukarest	1	68 611	925	35	561	1 620 425	658	45 646	389		49
		Odessa	1	54 073	277	9	479	1 277 263	559	43 175	357		31
		Palermo	1	59 687	1 008	27	478	1 404 377	618	34 926	278	LZ. ZH.	67
		Barcelona	1	53 765	1 130	32	464	1 233 932	588	33 359	269		59
		Oporto	1	60 835	1 178	33	530	1 428 836	640	37 475	333		79
		Dublin	1	46 971	1 040	6	480	1 086 044	499	42 339	406		92
		Antwerpen	1	45 758	916	15	379	1 122 087	534	30 563	205		57
		Rotterdam	1	38 853	699	14	338	873 162	462	23 399	168		76
	IIIb.	Amerika	22	32 575	469	90	57	749 642	292	863 328	5 280		146
		Wartburg	22	41 959	1 024	182	38	937 370	418	820 021	3 946	GD. DC.	74
		Worms	22	50 474	289	65	47	1 096 070	438	794 910	4 307		67
		Ems	22	38 166	605	171	19	893 684	351	816 854	5 001		94
		Moskau	22	38 252	1 185	640	5	976 292	438	768 777	3 996		46
		Madrid	22	31 734	899	536	5	803 227	357	778 402	3 944	DC.	103
		Warschau	22	31 453	692	646	16	786 529	379	804 101	4 624		60
		Kessler	22	30 396	1 192	468	17	754 010	355	787 514	4 348		117
	IIb.	Afrika	6	38 887	758	244	468	942 418	380	256 740	2 226		94
		Cairo	6	39 727	459	245	499	1 032 000	406	224 394	2 113		96
		Chartum	4	50 847	978	319	545	1 236 499	451	224 256	2 209		54
		Alexandria	4	39 308	605	164	435	954 019	360	216 697	2 063		109
		Capstadt	4	49 501	1 078	280	514	1 201 919	443	219 387	2 096		67
		Algier	4	47 743	1 047	210	410	1 145 498	408	213 290	2 150		77
		Tunis	4	51 842	928	272	634	1 241 130	450	215 778	2 221	LD.	43
		Port Said	4	41 135	1 004	187	515	993 025	359	206 757	2 095		127
		Sansibar	2	51 262	980	232	496	1 248 918	461	89 189	344		18
		Kongo	2	42 426	969	223	469	1 017 365	420	70 666	231		106
		Angola	2	48 278	1 082	281	472	1 154 929	442	87 024	333		78
		Loango	2	54 656	873	310	651	1 321 950	526	78 873	416		29
		Damara	2	47 839	829	282	541	1 135 399	455	73 399	670		66
		Kamerun	2	48 275	772	212	544	1 147 348	455	59 990	631		45
H.	IIIa.	Eisenach	39	6 841	403	245	1 250	461 171	149	666 019	958	BD.	56
W.	IIIa.	Breslau	39	9 119	2 175	588	1 099	249 230	122	558 858	2 326	GD. BZ.	64
		Wöhlert	39	7	—	311	3 514	15	155	446 227	3 040	DC. BD.	—
H.	III.	Kamenz	21	29 759	213	476	1 954	520 877	315	566 654	23 455	KP.	21
		Spremberg	21	23 037	443	427	1 446	420 202	234	516 581	28 037		89
		Röhrsdorf	21	12 165	527	122	572	666 801	188	530 161	33 723	BD. KP.	200
		Kottbus	21	22 436	471	293	1 191	1 306 715	297	537 117	24 741		93
		Senftenberg	21	22 547	4 643	337	1 208	560 654	265	374 099	9 920		63
		Lübben	21	11 894	2 602	199	713	296 921	137	583 164	27 737	GD.	211
		Sorau	21	20 171	4 038	279	1 096	491 703	241	543 905	30 868		117
		Pulsnitz	21	24 124	5 784	654	1 548	609 069	318	691 508	18 821		34
		Fünfhundert	21	16 008	1 008	113	850	310 387	155	666 866	22 663	ZL. ZWL. GD.	195
		Krieg	21	5 762	3 563	706	2 304	240 319	174	381 088	33 587		93
		Sedan	21	5 287	2 612	483	1 732	205 265	133	416 360	31 541	GD.	144
		Wörth	21	23 008	4 256	433	1 275	570 893	254	517 239	27 487		91
		Kaiser	21	22 685	4 732	482	1 223	630 009	275	520 667	20 593		66
		Friede	21	17 941	6 522	1 312	1 550	503 976	267	584 682	22 930	GD. BS.	30
		Marienbad	21	20 920	4 711	346	1 181	505 877	263	529 675	25 984	GD.	102
		Karlsbad	21	25 259	5 082	471	1 343	623 257	323	579 140	23 024		56
		Alsen	20	12 877	3 234	607	812	301 128	188	591 771	17 763	GD. BS. KP.	149
		Düppel	20	4 506	2 887	826	2 972	202 597	188	334 887	35 044	GD.	24
		Kissingen	20	24 954	507	284	791	2 323 344	355	467 854	17 702	BD.	33
		Meissen	20	24 944	472	182	670	2 535 104	393	518 324	19 786		41
		Dux	20	27 513	5 342	563	1 584	740 608	353	615 983	17 096	GD. GGa.	20
		Borna	20	24 982	938	367	1 026	1 921 539	313	508 867	17 708	BD.	34
		Frohburg	20	21 492	2 275	435	993	756 748	249	760 190	17 771	LZ.	177
		Lobstädt	20	21 787	529	670	1 322	1 304 225	311	489 741	19 965	BD.	45
		Geithain	20	20 272	4 901	102	2 481	675 487	330	636 163	26 995	LZ. ZH.	21
		Regis	20	13 275	662	416	109	268 760	128	789 342	10 523	LLC.	222
		Rochlitz	20	31 700	2 453	444	1 539	1 156 541	354	586 949	17 821	LZ.	77
		Penig	20	19 661	1 569	380	1 040	411 048	178	400 374	27 387	ZWL. ZR. GD.	120
		Wittgensdorf	20	19 792	1 522	251	943	753 692	239	613 146	22 191	LZ.	183
		Narsdorf	20	17 721	5 948	379	2 558	676 803	302	452 138	24 907		31
		Limbach	20	18 905	4 611	148	2 496	615 437	288	587 091	19 135	LZ. ZH.	41

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
Nr.	Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz- Kilometer.	Lokomotiven-Leer- Kilometer.	Lokomotiven-Reserve- Dienststunden.	Lokomotiven-Rangir- Dienststunden.	Wagenachsen- Kilometer.	verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet) Tonnen.	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt Kilometer.	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung im Rangirdienste geleistet Stunden.	Bemerkungen.
232	II. III.	Rötha	20	19 438	4 740	247	2 761	640 910	320	525 952	24 623	LI. II.
233	"	Pegau	20	12 800	3 586	102	1 284	405 476	193	521 495	26 680	
234	"	St. Privat	20	364	454	450	4 312	7 967	300	603 258	20 048	
235	"	Gravelotte	20	26 348	1 578	411	2 247	467 031	329	461 131	33 545	LI.
236	"	Bitsch	20	24 549	2 043	229	1 328	878 676	264	652 261	16 439	
237	"	Breisach	20	20 507	1 589	440	2 391	709 806	324	719 037	9 089	DC. LI. II.
238	"	Colmar	20	28 372	965	667	1 529	1 237 189	387	505 204	20 998	LI. II.
239	"	Forbach	20	26 335	2 981	1 137	1 654	593 589	329	721 920	8 578	LIC. II.
240	"	Villiers	20	24 655	774	536	1 446	1 080 644	321	540 960	19 845	LI. II.
241	"	Beaumont	20	17 918	827	448	976	781 698	221	604 744	21 112	
242	"	Kehl	20	6 612	1 823	277	2 297	233 067	231	544 177	16 976	LI. III. II.
243	"	Pfalzburg	20	29 735	1 096	776	1 514	1 253 943	399	518 813	22 865	
244	"	Saarburg	20	18 866	1 164	595	1 451	805 217	269	522 790	16 419	LI. II.
245	"	Weissenburg	20	20 043	4 863	232	2 606	658 575	302	536 281	23 832	
246	"	Genf	20	25 281	353	626	1 526	1 539 463	356	448 670	19 912	
247	"	Thionville	20	14 464	405	430	912	931 793	216	429 430	14 776	ID.
248	"	Thann	20	24 191	582	667	1 629	1 451 690	341	448 828	23 460	
249	"	Rosswein	20	28 291	2 235	440	1 502	573 893	289	590 770	20 237	GD. IVL. II.
250	"	Nassau	20	13 389	269	339	624	956 409	177	447 473	15 006	ID.
251	"	Nossen	20	8 483	2 101	332	1 291	211 906	151	540 407	14 351	GD.
252	"	Rosenthal	20	22 856	618	638	1 407	1 394 529	320	478 652	15 461	ID.
253	"	Wittenberg	20	17 653	6 128	1 373	1 495	482 886	298	511 301	23 749	GD. II.
254	"	Ulm	20	6 036	401	586	5 893	123 836	376	542 764	31 750	DL. IZ.
255	"	Brünn	20	18 349	6 674	1 252	1 554	505 287	278	836 727	10 546	GD. II.
256	"	Pilsen	20	29 344	197	222	2 065	606 097	295	614 125	18 288	ZL. IVL.
257	"	Coburg	20	17 410	2 935	567	2 028	483 026	262	545 963	19 086	GD.
258	"	Erfurt	20	14 774	158	100	883	292 983	154	709 909	10 359	ZL.
259	"	Dessau	19	29 290	571	192	1 450	669 589	273	810 901	9 051	ZL. GD.
260	"	Torgau	19	26 471	4 786	391	1 326	633 269	314	403 897	30 958	GD.
261	"	Deutschland	19	18 158	6 173	1 167	1 407	510 414	270	432 696	27 723	
262	"	Hörde	19	17 412	6 313	1 193	1 422	477 231	262	331 263	33 802	GD. ID.
263	"	Witten	19	26 299	1 524	286	1 611	571 756	280	520 831	16 854	ZL. GD.
264	"	Bochum	19	25 870	4 611	349	1 392	641 652	302	461 622	22 742	
265	"	Neuss	19	4 693	3 102	831	2 942	205 649	199	304 907	33 239	GD.
266	"	Gladbach	19	30 021	282	200	1 923	646 117	315	623 886	16 717	ZL. IVL.
335	II. IIIb.	Montevideo	18	37 049	369	485	1 158	906 585	315	469 894	9 409	
336	"	Michigan	18	31 629	2 470	985	871	966 646	340	530 754	9 911	
337	"	Schwantfild	18	26 338	2 096	822	780	807 619	264	477 910	8 512	AC.
338	"	Milwaukee	18	32 106	831	610	782	829 018	288	456 896	809	
339	"	Caracas	18	31 856	2 528	970	1 036	969 675	339	500 185	758	
340	"	Providence	18	23 481	1 432	444	577	587 585	244	451 767	1 139	
341	"	Bogota	18	32 479	353	24	232	816 514	265	485 234	520	
342	"	New-Haven	18	39 225	422	—	80	955 654	343	485 829	319	
343	"	Rochester	18	44 721	577	12	258	1 095 012	353	463 830	423	AC. LW.
344	"	Newark	18	38 431	248	3	227	964 382	318	461 324	472	
345	"	Valparaiso	18	35 783	473	189	500	868 196	312	468 866	561	
346	"	Bahia	15	45 809	2 714	967	837	1 032 083	351	553 882	10 304	RF.
347	"	Cuba	15	28 333	1 831	706	921	543 767	255	465 177	19 786	GW. GD.
348	"	Havaña	15	38 373	311	1 195	1 207	655 487	323	524 330	22 230	GW.
349	"	Kansas	15	51 319	565	87	1 631	1 090 159	422	484 845	20 536	GGa.
350	"	Kentucky	15	24 378	4 878	516	1 780	716 185	330	445 998	22 993	CZ. GGa
351	"	Memphis	15	44 815	2 740	626	733	977 309	354	529 483	10 755	RF.
352	"	Prairie	15	23 949	1 579	201	579	593 108	271	606 272	3 916	LC. RC.
353	"	Quebec	15	52 601	681	402	146	1 330 756	539	596 627	6 847	
354	"	Santiago	15	50 203	481	337	121	1 281 126	446	609 747	4 925	LC.
355	"	Tennessee	15	57 032	491	432	180	1 462 946	510	593 599	3 171	
356	"	Utah	15	37 581	423	249	232	928 211	323	585 107	8 075	LC. RC
357	"	San Francisco	15	26 746	5 391	591	1 786	782 379	350	426 641	19 794	GGa. C
358	"	Arkansas	9	30 100	2 425	536	1 029	1 027 378	313	314 771	13 954	
359	"	Olympia	9	31 887	1 176	297	929	1 100 470	359	285 756	10 340	LZ.
360	"	Omaha	9	43 116	334	111	1 379	932 305	356	318 201	12 939	GGa.
361	"	Texas	9	55 729	855	381	142	1 423 559	524	353 867	1 852	LC.
362	"	Arizona	9	37 259	853	519	1 071	906 078	388	266 554	8 802	LZ. L
363	"	Toronto	7	36 488	675	223	1 119	1 005 793	415	290 823	6 686	
364	"	Cordova	7	41 707	290	241	1 147	1 142 644	453	278 283	6 221	
365	"	Ecuador	7	46 285	211	322	1 281	1 276 210	511	243 159	5 438	ZH.
366	"	Jamaika	7	48 727	317	287	1 194	1 350 676	512	267 151	5 895	
367	"	Java	7	29 737	2 398	579	1 907	608 409	330	233 593	6 593	LZ. LD
368	"	Pueblo	7	26 037	2 186	259	1 573	758 224	322	279 232	6 855	LZ. Z
369	"	Louisiana	7	41 772	169	225	1 089	1 148 098	448	286 781	5 967	
370	"	Barra	7	389	145	305	3 388	9 846	258	234 244	9 011	ZH.

2. Anschaffung	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden: 5. geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	7. Lokomotiven-Reserve- (Dienststunden.)	8. Lokomotiven-Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	10. verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet) (Tonnen.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: 11. überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	12. im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	13. Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	14. haben in der Werkstatt gestanden (Tage.)
IIIb.	Satillo	7	36 334	490	282	1 040	1 004 483	398	288 711	6 047	ZH.	64
"	Springfield	7	38 591	484	138	724	773 823	341	286 350	5 933		92
"	Topeka	7	44 061	570	190	690	871 452	415	312 349	3 197		63
"	Cartagena	7	49 829	1 081	199	802	995 592	457	324 290	3 434		23
"	Loxa	7	42 870	663	289	720	868 234	397	283 957	5 341		67
"	Tampico	7	46 109	593	198	812	907 574	434	259 625	4 875		44
"	Adelaide	5	36 994	519	210	586	734 624	378	182 721	5 341	LDD.	96
"	Denver	5	26 696	715	205	505	588 296	267	194 212	4 266		157
"	Ogden	5	41 129	522	229	721	821 008	380	197 655	5 334		85
"	Savannah	5	50 183	613	213	867	1 013 359	463	192 677	4 921		20
"	Utica	5	43 413	502	189	751	886 546	425	186 174	4 270		61
"	Marengo	5	44 010	559	186	784	853 510	426	200 953	4 992		60
"	Albion	5	35 608	2 020	502	662	722 336	394	157 579	1 849	BS. DC.	19
"	St. Albans	5	29 175	3 026	521	807	702 492	365	170 236	3 023	GD.	44
"	Fünfzehnhundert	5	25 871	2 437	452	1 269	582 679	309	172 215	2 589	GD. DC.	42
"	Dundee	4	32 477	4 155	430	673	929 247	388	131 328	3 064	LDD.	84
"	Cortland	4	34 542	4 443	433	683	966 578	415	127 509	3 189	LDD. NM.	61
"	Colon	4	33 202	4 610	360	741	955 830	383	123 721	2 685		76
"	Greenfield	4	34 511	2 009	576	858	921 560	386	111 669	2 687		33
"	Hamilton	4	25 264	2 746	645	1 045	711 853	275	101 740	3 264	LDD.	114
"	Harrisburg	3	27 750	2 645	835	1 172	750 596	309	107 983	3 454		103
"	Wilton	3	30 116	3 105	750	1 223	823 102	351	105 065	3 538		76
"	Vinona	3	31 719	3 181	849	1 303	864 664	358	108 125	3 108		56
"	Hof	3	28 967	3 376	476	906	702 866	342	71 155	160		63
"	Dahlen	3	30 983	3 334	529	935	745 073	340	79 018	105	GD. DC.	30
"	Döbeln	3	30 900	2 912	551	787	756 116	329	79 716	79		50
"	Oederan	2	27 730	3 581	498	997	687 275	320	57 142	96		52
"	Freiberg	2	38 462	342	207	993	1 063 815	408	46 863	2 820	ZH. CZ.	67
"	Burgstädt	2	24 547	1 761	484	1 127	780 463	323	55 462	2 189	LZ. LDD.	72
"	Brandford	2	40 270	332	221	1 047	1 118 619	427	52 415	943	ZH.	75
"	Elroy	2	27 845	3 479	1 293	1 472	751 626	405	43 775	1 358	LDD.	27
"	Chatam	2	27 042	5 342	440	1 649	652 992	320	35 843	1 743	GD.	44
"	St. Clair	2	35 428	3 337	616	906	986 646	418	47 964	929	CZ. ZH.	29
"	Lockport	2	27 734	3 195	1 140	1 569	757 146	389	34 385	1 599	LDD.	25
"	Johnstown	2	37 013	2 965	556	1 037	999 446	419	43 941	824	CZ. ZH. GGa.	44
"	Bedford	2	52 316	136	12	33	1 494 145	455	50 067	551	GD.	31
"	Cumberland	2	26 063	4 569	401	1 413	624 460	326	35 523	1 531		45
"	Virginia	1	30 695	2 228	513	1 611	674 666	343	33 854	1 646	LZ. LDD.	38
"	Indiana	1	37 398	3 646	667	1 027	1 029 756	430	43 024	284	CZ. GGa. ZH.	11
"	Florida	1	22 805	470	128	704	645 045	233	38 473	416	ZH.	161
"	Colorado	1	28 355	3 209	1 200	1 596	767 534	378	26 870	1 319		24
"	Canada	1	29 365	3 656	438	992	794 274	341	29 591	837	LDD.	11
"	Nebraska	1	25 924	2 895	1 193	1 686	709 174	354	26 022	1 469		48
"	Quito	1	49 981	169	10	52	1 412 535	432	42 615	63	GD.	47
"	Veracruz	1	47 925	233	27	79	1 360 554	420	38 095	101		65
"	Bahama	1	38 107	2 694	506	821	1 038 229	430	34 837	729	CZ. ZH.	36
"	Peru	1	43 479	395	60	169	1 216 559	379	36 272	73	GD.	73
"	Plauen	1	36 998	1 788	552	709	937 659	401	8 195	315	CZ. ZH. GD.	31
"	Reichenbach	1	40 953	2 078	600	827	1 019 902	414	7 664	377		10
"	Werdau	1	43 170	532	675	965	1 031 484	438	6 913	444		26
"	Meerane	1	51 644	59	739	285	1 331 881	516	11 649	63	CZ. ZH.	38
"	Glauchau	1	50 825	88	716	364	1 319 750	490	8 348	58		40
"	Mittweida	1	51 204	139	656	325	1 319 924	487	9 058	81		29
"	Grossenhain	1	29 353	1 943	472	613	735 713	298	5 554	269	GD. CZ. ZH.	60
"	Annaberg	1	38 430	2 238	603	935	976 440	414	3 894	231		21
"	Crimmitschau	1	32 702	3 812	546	745	814 687	375	4 190	195	DC. GD.	35
K. III.	Ischl	20	26 813	3 117	420	1 317	922 306	318	789 934	5 632	LZ.	47
"	Essen	20	24 484	2 791	516	1 766	516 358	287	688 754	6 891	LZ. GGa. LC.	41
"	Gastein	20	20 083	2 588	585	465	472 474	256	699 499	10 098	LLC.	137
"	Ragatz	20	36 398	2 417	1 097	277	769 122	347	695 714	6 216		102
"	Pfäffers	20	17 589	2 205	253	978	458 688	220	650 681	13 438	GGa. RC.	85
"	Wildbad	20	28 601	1 040	416	479	602 573	273	733 655	3 979	LLC. GGa.	70
"	Genua	20	20 033	3 617	483	1 273	567 653	286	733 330	6 539	GD. GGa. CZ.	42
K. IIIb.	Stolpen	18	33 966	1 684	566	706	959 347	327	688 529	7 706	AC.	26
"	Neustadt	18	19 796	6 458	1 387	763	607 597	278	671 857	8 355	AC. DC.	33
"	Ebersbach	18	17 889	7 210	1 382	830	515 638	279	640 819	14 541		42
"	Eybau	18	35 783	2 045	673	1 107	882 355	330	724 067	6 898	AC.	11
"	Colditz	18	24 509	5 987	296	2 020	713 939	387	608 939	15 936	AZW. ZFÖ.	—
"	Bockau	18	30 000	1 846	700	1 339	1 075 426	354	553 078	15 525	AZW.	22
"	Dohna	18	35 352	275	425	1 093	1 335 998	439	636 244	14 290	AZW. ASA.	54
"	Eibenstock	18	31 887	247	348	1 076	1 243 880	393	630 686	13 243		64

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13
Nr.	Gattung	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet					verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung		Die Lo...
				Lokomotiven-				Wagenachsen-		überhaupt zurückgelegt	im Rangierdienste geleistet	
				Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-					
				Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer.	Tonnen.	Kilometer.	Stunden	
282	K. IIIb.	Geyer	18	27 911	260	317	909	1 083 773	325	664 004	12 790	AZW.
283	"	Grünthal	18	26 895	1 402	925	1 351	954 489	332	661 484	12 662	
284	"	Herrnhut	18	29 256	1 774	762	1 347	1 043 816	351	710 432	11 640	
285	"	Kohren	18	24 645	1 998	569	1 265	856 114	333	471 337	12 715	LV.
286	"	Hartha	18	29 266	1 569	713	1 573	1 033 705	364	677 135	11 005	
287	"	Brandis	18	22 933	1 298	635	930	855 111	253	583 997	13 649	
288	Schw. IIIb.	Boston	19	36 910	2 304	1 008	788	781 709	430	564 268	14 108	BL.
289	"	Chicago	19	41 977	1 031	1 170	1 026	810 428	468	641 630	15 176	ZV.
290	"	Jackson	19	34 574	519	921	1 694	889 061	363	544 760	20 414	GPVz.
291	"	Montreal	19	42 010	985	888	405	975 264	423	588 661	16 945	BL.
292	"	Brooklyn	19	25 339	3 686	657	1 986	748 959	324	535 373	13 882	LZ. GPVz.
293	"	New-York	19	34 933	587	911	1 696	909 384	338	509 229	23 145	
294	"	Philadelphia	19	31 805	434	764	1 702	816 596	318	565 367	22 568	GPVz.
295	"	Richmond	19	22 133	5 114	331	1 890	649 008	368	552 690	10 874	AZW. ZV.
296	"	Washington	19	25 290	459	601	1 378	656 766	260	528 777	20 333	GPVz.
297	"	Cincinnati	19	39 355	905	862	199	800 010	365	730 014	11 309	
298	"	Albany	19	38 523	1 818	897	776	803 654	445	564 741	13 116	BL.
299	"	Baltimore	19	44 250	1 111	1 100	1 119	854 308	462	642 022	12 802	ZV.
300	"	Buffalo	19	34 218	2 032	879	1 061	724 936	396	596 966	14 944	BL.
301	"	Charleston	19	22 893	3 292	512	1 658	739 057	337	565 732	20 408	AZW. ZV.
302	"	Cleveland	19	35 376	2 334	952	1 032	750 819	408	555 490	13 773	BL.
303	"	Detroit	19	28 054	5 839	417	1 885	831 328	385	604 722	15 256	AZW. ZV.
304	"	St. Louis	19	42 243	993	1 006	1 062	817 545	470	643 972	10 150	ZV.
305	"	Mobile	19	39 071	765	752	371	818 076	360	535 173	12 209	BL.
306	"	Louisville	19	32 915	545	886	1 675	863 281	329	617 952	18 383	GPVz.
307	"	New-Orleans	19	41 189	2 190	941	775	864 907	446	604 292	15 133	
308	"	Ottawa	19	47 224	929	895	360	972 096	465	562 083	12 472	BL.
309	"	Pittsburg	19	31 560	965	582	314	647 760	276	610 808	12 312	
310	"	Madison	17	42 851	372	1 091	1 235	703 237	335	495 910	1 179	
311	"	Maine	17	40 303	452	1 116	1 066	641 211	338	539 782	1 026	GW.
312	"	Merida	16	36 522	259	530	1 128	1 104 149	361	518 193	1 182	
313	"	Margarita	16	35 873	1 061	970	1 143	615 579	310	480 769	1 262	
314	"	Minnesota	16	39 397	237	1 199	1 300	665 726	343	516 467	1 487	GW. BZ.
315	"	Montana	16	37 114	271	1 146	1 110	632 770	323	505 360	1 364	
316	"	Madeira	16	33 797	1 407	826	1 168	652 157	312	432 371	529	GW.
317	"	Maldonado	16	31 022	353	967	992	530 307	261	434 015	1 132	GW. BZ.
318	"	Martinique	16	29 801	856	545	973	585 178	268	525 987	1 520	GW. GGa.
319	"	Mendoza	16	39 863	529	1 007	1 065	646 503	324	508 604	919	GW.
320	Bl. IIIb.	Alabama	16	49 710	546	43	818	915 661	397	553 595	3 574	
321	"	Carolina	16	36 833	2 295	213	1 141	745 195	316	549 386	11 063	BZ. ZR.
322	"	Dakota	16	47 698	559	39	837	876 746	374	491 638	4 721	
323	"	Erie	16	57 870	321	6	858	1 061 087	447	530 340	4 540	BZ.
324	"	Georgia	16	20 394	4 428	1 107	1 540	761 651	300	452 942	24 314	NB.
325	"	Halifax	16	61 567	490	83	1 000	1 130 036	431	609 850	4 123	BZ. ZR.
326	"	Jersey	16	26 263	340	403	1 532	455 990	256	636 341	4 306	KP.
327	"	Kensington	16	40 120	2 418	811	605	906 143	317	539 700	10 997	RP.
328	"	Lima	16	26 671	464	410	794	638 865	310	585 263	15 057	LZ. LC.
329	"	Mexico	16	19 645	2 375	606	1 151	478 896	231	479 694	10 934	RP. GGa. D
330	"	Mississippi	16	43 014	531	607	1 233	1 038 845	444	554 354	15 543	LZ. LC.
331	"	Missouri	16	48 403	373	92	1 478	1 025 151	423	510 646	22 170	GGa.
332	"	Nevada	16	36 698	2 048	497	1 301	872 956	394	455 496	11 996	LDD. LZ.
333	"	Ohio	16	44 827	2 748	865	584	988 919	364	504 730	10 336	RP.
334	"	Panama	16	28 957	3 654	229	1 451	1 006 008	379	447 857	22 142	GW. GGa.
501	H. IIIb. B.	Ontario	3	30 849	724	55	21	580 167	279	132 947	22	
502	"	Stierling	3	41 412	242	167	37	741 480	389	128 889	64	DC.
503	"	Freeport	3	48 955	374	189	12	875 485	434	138 661	18	
*504	"	Mannheim	unter 1	34 587	882	275	84	756 485	331	—	—	
*505	"	Dortmund	"	26 776	350	334	465	613 899	269	—	—	
*506	"	Gotha	"	32 981	1 913	387	174	667 763	340	—	—	
*507	"	Minden	"	35 855	1 841	483	200	722 071	348	—	—	
*508	"	Aachen	"	33 234	2 211	382	187	673 475	321	—	—	CZ. ZR.
*509	"	Heidelberg	"	27 691	185	400	176	734 475	254	—	—	
*510	"	Cassel	"	34 363	1 231	475	263	681 154	303	—	—	
*511	"	Hamburg	"	34 699	1 872	443	220	687 371	311	—	—	
*512	"	Magdeburg	"	28 152	1 099	419	5	743 487	295	—	—	
*513	"	Bremen	"	29 561	887	368	42	708 747	305	—	—	
*514	"	Würzburg	"	26 790	939	458	35	715 552	285	—	—	
*515	"	Nürnberg	"	23 749	826	520	11	611 342	247	—	—	DC.
*516	"	Frankfurt	"	30 051	873	384	12	752 934	291	—	—	
*517	"	Regensburg	"	28 863	581	293	26	679 946	285	—	—	
*518	"	Augsburg	"	24 279	839	416	18	657 579	268	—	—	

*) Die Lokomotiven Nr. 504 und 505 kamen im Monat Februar, Nr. 506 bis r März und Nr. 514 bis mit 518 im Monat April neu in

2	3.	4	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13	14.
tung	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr)	Im Betriebsjahre wurden geleistet					verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung		Bemerkungen. Die Lokomotiven	
			Lokomotiven- Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	Wagenachsen-		überhaupt zurückgelegt	im Rangirdienste geleistet	liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	haben in der Werkstatt gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer	Tonnen.	Kilometer.	Stunden.		Tage.
I. II.	———	38	917	664	289	3 043	20 962	140	526 710	3 472	DC.	45
"	———	38	108	753	326	3 541	7 963	192	610 461	2 349		38
"	———	38	2 673	162	68	54	201 696	27	652 731	760		38
"	———	38	—	—	—	—	—	—	511 653	2 663	BD.	31
"	———	38	14 479	419	178	1 623	1 412 492	273	654 612	1 813		22
"	———	37	166	531	240	2 870	5 158	167	699 914	2 923		101
"	———	37	1 754	649	381	3 403	36 217	249	608 060	2 932	LZ. LGM.	—
"	———	37	13 587	584	169	1 382	1 263 929	270	795 284	1 219	BD.	62
"	———	37	24	15	286	3 775	706	166	600 427	3 867		—
"	———	37	1 317	104	135	1 445	31 752	106	680 202	1 710	LC. LD.	149
"	———	36	15 589	2 827	1 509	1 430	457 883	249	713 226	1 594	NM.	2
"	———	36	3 758	301	301	3 076	155 304	252	684 387	966	LZ.	—
"	———	36	21 600	4 433	1 102	1 332	795 329	275	718 193	1 708	NM.	37
"	———	36	19 642	945	199	1 418	1 963 675	316	579 683	718		53
"	———	36	21 457	456	94	604	2 188 796	313	278 151	542	BD.	78
"	———	36	957	502	299	3 156	58 520	189	529 912	1 119		39
"	———	35	778	444	324	3 626	22 620	163	554 087	2 624	DC.	—
"	———	35	26	486	367	4 124	343	223	535 278	2 971	BD.	—
"	———	35	20 898	4 561	1 195	1 552	778 689	286	724 644	1 545	NM.	25
"	———	35	1 535	309	304	2 938	28 842	217	606 261	2 093	LC. LZ.	38
"	———	35	23 573	4 951	1 366	1 632	871 738	328	668 495	1 519	NM.	3
"	———	35	23 255	3 251	629	1 755	527 240	266	694 633	1 871		63
"	———	35	23 613	3 238	692	2 313	556 334	281	691 433	1 454	ZWL. ZR.	23
"	———	35	22 304	3 397	501	1 506	511 338	247	749 212	1 739		86
"	———	34	15 766	5 487	1 473	885	443 411	239	793 427	1 800	LC. DC. NM.	30
"	———	34	4 298	322	464	2 230	147 630	179	581 507	2 578	LDD.	—
"	———	34	1 633	729	315	3 076	32 216	250	576 837	2 343	LC. LZ.	13
"	———	34	21 073	4 677	1 244	1 526	766 644	309	800 812	1 955	NM.	23
"	———	31	16 922	1 191	369	758	1 273 729	236	734 823	40 644	BD.	39
"	———	31	34 126	2 540	402	1 448	916 523	335	620 455	42 028	ZWL. ZR.	47
"	———	30	26 970	2 423	384	615	942 186	260	680 504	36 082	ZWL. BZ. ZR.	77
"	———	30	15 134	1 749	566	2 141	805 554	236	660 704	38 301		43
"	———	29	39 590	202	18	1 177	573 004	335	845 622	29 278	ND. KP.	42
"	———	29	14 436	505	45	452	401 637	143	554 308	29 090	ND.	146
"	———	29	14 503	650	190	1 347	709 755	222	539 533	37 880	ND. BD.	46
"	———	29	21 150	2 019	342	2 271	325 388	213	820 430	38 098	ZWL.	45
"	———	28	18 314	222	29	548	910 899	218	728 743	31 474	LZ.	160
"	———	28	40 745	112	5	806	2 092 013	437	602 828	37 286		11
"	———	28	25 752	286	34	593	1 305 913	293	699 186	35 868	LZ. LC.	114
"	———	27	33 069	91	10	601	1 630 859	377	657 555	35 758		71
"	———	27	26 707	144	221	499	1 318 660	295	676 180	23 729		119
"	———	27	33 546	543	5	908	856 638	439	590 409	31 350	WM.	46
"	———	27	26 578	339	502	1 634	635 044	336	545 509	32 773		15
"	———	27	15 071	1 516	396	1 489	294 413	251	562 131	37 300	HM. ZFÖ. WM.	21
"	———	27	21 843	273	436	1 319	544 875	273	493 677	43 427	WM.	43
"	———	27	3 761	2 844	382	2 772	113 480	234	437 011	47 738	ZH. RR.	32
"	———	27	995	1 058	762	3 786	32 457	227	469 475	43 142	LZ. GGs.	32
"	———	27	805	701	585	3 411	15 996	215	446 687	44 767	ZH.	6
"	———	27	1 850	1 671	327	2 158	57 417	170	489 065	31 000	ZH. RR.	109
"	———	27	2 824	1 866	385	2 619	85 225	208	532 740	37 389		28
"	———	27	11 433	2 191	140	1 229	292 248	204	593 972	37 835	WM. RR.	33
"	———	27	26 716	505	107	1 421	458 705	332	629 901	36 352	HM. ZFÖ.	22
"	———	27	14 825	188	1 023	507	338 572	190	537 933	27 900	ZH. WM. ZFÖ.	80
"	———	27	7 004	959	273	2 281	140 440	245	706 436	25 728	ZH. ZFÖ. HM.	8
"	———	27	10 652	3 459	713	1 071	236 681	234	682 062	20 972	CA. WM. RR.	81
"	———	27	28 043	749	188	675	2 879 784	401	645 165	22 948		3
"	———	27	16 689	582	93	447	1 794 236	241	705 994	21 697		154
"	———	27	23 313	608	105	539	2 377 197	319	706 982	21 630	BD.	60
"	———	27	23 548	868	208	934	1 981 146	354	662 281	29 457		32
"	———	27	20 756	636	119	612	2 120 567	348	697 160	39 894		77
"	———	27	24 906	2 090	413	2 272	369 188	247	746 959	34 980	ZWL. GD.	—
"	———	26	22 588	517	128	563	2 254 455	333	612 460	19 243		69
"	———	26	21 409	746	108	591	2 170 732	308	571 424	20 606		79
"	———	25	24 891	501	152	603	2 586 704	367	677 544	19 705	BD.	38
"	———	25	19 881	552	159	566	1 913 622	269	627 830	15 976		99
"	———	25	17 817	472	101	447	1 773 514	264	535 499	23 404		112
"	———	25	24 619	571	84	543	2 465 023	377	651 424	20 254		32
"	———	25	19 631	1 233	508	1 821	342 174	279	595 018	29 808		86
"	———	25	23 920	1 371	660	2 222	405 784	362	566 633	24 113	KP. BD.	29
"	———	25	19 908	1 080	429	1 966	339 932	282	571 670	23 701		82
"	———	25	20 643	1 052	215	1 044	1 170 078	286	624 734	27 957		97

†) Die Lokomotive Nr. 603 ward im Monat April, Nr. 601 im Monat Februar und Nr. 610 im Monat August zerschlagen.

1. Nr.	2. Gattung der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	5. Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	7. Lokomotiven-Reserve- (Dienststunden.)	8. Lokomotiven-Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	10. verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet) (Tonnen.)	11. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	12. im Rangierdienste geleistet (Stunden.)	Bemerkungen. Die Lokomotiven sind vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Tabelle hier)
672	H. II.	———	24	23 643	523	122	590	2 436 789	378	571 414	25 599	B
673	"	———	24	26 300	1 482	568	2 494	461 518	395	562 106	30 912	KF. H.
674	"	———	24	23 027	2 172	354	2 399	331 787	252	712 746	27 491	FFL.
675	"	———	24	6 482	2 595	867	3 094	163 502	198	737 078	27 795	HZ. H.
776	W. " II.	———	40	3 608	1 688	736	2 132	100 946	174	601 218	1 145	KH. LZ.
777	"	———	40	1 532	1 567	153	2 159	58 726	133	579 119	2 357	LL. H.
676	K. " II.	———	26	15 386	832	335	2 902	705 615	300	632 270	1 990	KK.
677	"	———	26	34 028	281	76	1 126	987 480	301	640 531	1 047	MK. H.
678	"	———	26	9 262	6 284	409	1 687	394 436	257	607 958	1 764	Bo.
679	"	———	26	10 609	3 853	355	2 185	464 068	292	536 579	1 519	LD. BC. H.
680	"	———	26	13 461	3 941	330	1 998	564 780	290	704 390	2 263	LD. BK. H.
681	"	———	26	5 424	473	206	1 802	166 985	191	602 337	2 744	
682	"	———	26	13 957	744	293	2 333	642 718	302	619 791	2 953	LD. H.
683	"	———	26	12 625	1 031	262	2 249	568 628	289	538 271	2 277	
684	"	———	26	1 864	446	327	2 178	54 928	157	574 003	2 435	LD. LDD.
685	"	———	26	6 899	1 064	452	2 885	242 998	247	584 064	2 930	
686	"	———	25	36 869	594	59	1 275	1 080 372	345	780 281	1 049	MK. H.
687	"	———	25	5 839	2 529	457	2 351	212 331	195	612 496	1 812	LD. LDo.
688	"	———	25	15 012	950	346	2 823	691 037	312	638 751	1 261	KK.
689	"	———	25	3 390	1 013	320	2 174	102 362	175	697 997	2 701	LD. LDD.
690	"	———	24	9 435	1 133	212	2 354	275 111	242	709 522	2 782	LD. KK. H.
691	"	———	24	13 884	670	300	2 566	651 832	304	500 951	2 293	KK. LD.
692	"	———	24	24 190	6 084	152	753	820 858	329	825 027	950	KK. BC. H.
693	"	———	24	10 505	7 338	241	1 843	436 413	311	594 824	2 829	BC.
694	"	———	24	20 422	2 011	296	1 405	606 407	233	692 666	2 164	MK. KK. H.
695	"	———	24	13 792	700	298	2 588	635 357	308	601 014	3 068	LD. KK.
696	"	———	18	3 957	2 146	686	2 721	108 266	187	449 966	1 781	LDD. MK. H.
697	"	———	18	2 565	318	289	1 910	49 800	157	451 510	2 694	LD. LLC.
698	"	———	18	12 899	891	341	2 679	365 961	291	448 228	1 241	LD. MK. H.
699	"	———	18	2 748	434	342	2 415	56 972	193	526 102	2 669	LD. LLC.
700	"	———	18	2 123	57	248	2 077	30 216	190	473 266	2 744	
701	"	———	17	455	360	183	2 181	17 210	136	324 330	21 144	LD. LDD. H.
702	"	———	17	9 308	591	361	2 092	280 965	247	287 679	24 311	LD. MK. H.
703	"	———	17	19 784	163	127	1 640	570 021	290	300 958	23 782	MK. H.
704	"	———	17	2 587	89	245	2 219	45 954	199	268 420	24 438	LD. LLC.
705	Schi. II.	———	17	2 877	711	77	1 073	146 237	92	421 521	2 881	LZ. H.
706	"	———	17	21 224	572	99	932	1 240 985	245	243 150	1 176	LZ.
707	"	———	17	11 308	2 009	151	2 474	605 070	271	329 321	1 151	LZ. H
708	"	———	17	2 129	1 844	159	2 664	86 259	151	176 455	3 421	
709	"	———	17	21 934	1 714	130	1 444	1 120 034	328	342 087	2 056	
710	"	———	17	30 178	411	64	773	1 713 676	362	363 586	872	LZ.
711	"	———	17	26 159	324	23	847	1 491 889	280	300 330	1 606	
712	"	———	17	6 071	1 825	129	2 750	301 323	211	272 687	2 674	LZ. H.
778	H. Vb.	———	34	97	172	215	2 384	1 494	149	827 671	2 632	LD.
779	"	———	34	75	111	186	1 967	2 590	125	754 461	2 619	
780	"	———	34	294	118	303	3 258	11 397	178	581 901	2 808	BC.
781	"	———	29	759	56	461	3 065	9 946	188	599 668	29 689	LC.
782	"	———	28	38	62	537	6 499	1 629	405	608 407	36 834	DC.
783	"	———	28	843	97	458	2 715	12 843	195	551 545	34 201	CZ.
784	"	———	28	818	63	505	2 863	12 478	187	512 398	28 294	RC.
785	"	———	27	6 078	1 493	778	1 479	133 211	150	579 414	28 186	LC. LL.
786	"	———	27	796	46	425	2 625	11 891	187	583 160	24 358	CA.
787	"	———	27	914	49	498	3 026	12 763	220	615 752	23 569	CZ.
788	"	———	27	32 318	342	5	679	503 235	336	710 603	12 525	
789	"	———	25	25 939	407	36	710	412 140	269	834 065	13 186	HM. Z
790	"	———	25	37 362	191	42	860	553 400	348	635 114	13 763	
791	"	———	20	22 642	392	844	1 033	323 367	227	564 583	15 000	WA.
792	"	———	20	13 146	1 103	530	666	220 088	132	526 332	14 491	WA. A
793	"	———	20	32 886	287	5	631	1 342 923	382	419 872	20 453	EN.
794	"	———	20	6 872	2 785	285	2 042	288 104	246	445 601	21 562	LD. E
795	"	———	20	23 567	80	6	581	970 557	276	468 218	24 819	EN.
796	"	———	20	21 992	418	831	1 181	314 478	222	503 273	15 505	WA.
797	H. Va.	———	37	10 467	126	143	2 359	270 638	182	595 551	1 608	
798	"	———	37	6 080	486	260	2 963	158 414	178	465 090	2 271	DC.
799	"	———	37	6 241	272	159	1 855	155 269	132	595 379	2 201	
800	"	———	29	2 709	733	400	2 586	52 735	149	305 372	3 049	DC. H
723	H. VII.	Euler	24	9 382	3 600	745	1 167	265 208	195	307 221	38 565	DC. ASA.
724	"	Mariotte	24	11 497	1 659	263	976	451 493	213	317 081	33 558	CA. WA.
725	"	Abr. G. Werner	24	28 402	726	160	1 124	457 668	323	645 817	22 220	
726	"	Heinrich Cotta	24	17 277	710	159	705	264 993	199	582 319	17 739	BS.
727	"	Wittekind	23	28 968	806	141	1 089	473 907	309	604 604	17 791	

3.		4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
ung	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr)	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz-	Lokomotiven-Leer-	Lokomotiven-Reserve-	Lokomotiven-Rangir-	Wagenachsen-	verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung im Rangierdienste geleistet	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	Bemerkungen. Die Lokomotiven haben in der Werkstatt gestanden
			Kilometer.		Dienststunden.		Kilometer	Tonnen.	Kilometer.	Stunden.		Tage.
VII.	Friedrich der Weise	23	21 304	783	113	830	341 103	238	608 830	18 231		159
	Kurfürst Moritz	23	33 851	897	208	1 303	545 176	366	665 367	22 208	BS.	33
	August der Starke	23	34 777	850	279	1 259	556 819	370	671 359	20 043		26
	Keppler	18	21 765	541	23	749	1 011 823	372	264 306	1 313	CA.	125
	Watt	18	13 646	4 959	534	146	274 660	199	419 217	258	DC.	223
	Fulton	18	29 084	9 376	1 251	275	657 327	462	422 161	309		24
	Leibnitz	18	25 670	681	181	1 843	615 683	386	425 144	1 824	ZFÖ.	74
	Siegfried	18	11 022	5 479	1 256	1 482	316 234	224	299 903	1 785	CA. CZ. LC.	73
	Breithaupt	18	25 757	8 821	1 061	310	592 390	373	299 175	1 135	DC.	53
	Humboldt	18	9 904	5 047	1 076	1 446	289 164	213	289 140	1 742	CA. CZ. LLC.	91
	Bernoulli	18	11 796	5 651	1 015	1 457	347 286	246	317 642	1 838	CZ. CA.	64
	Liebig	18	27 143	9 037	751	238	627 796	371	457 306	291	DC.	84
	Schill	17	10 967	5 823	1 172	1 322	315 848	211	243 247	1 875	CA. CZ.	90
	Volta	17	18 034	2 804	181	1 280	454 720	292	422 105	1 657	ZFÖ.	112
	Blücher	17	13 034	6 322	1 382	1 792	384 876	259	281 677	1 470	CA. HC. CZ.	30
	Hengist	16	31 593	904	253	2 010	743 543	459	370 412	16 422	ZFÖ.	31
	Horsa	16	33 970	820	246	2 350	793 506	495	444 407	19 539		12
chw. VII.	Otto der Reiche	23	14 671	3 424	1 003	612	981 511	240	336 622	28 591	BD. DC.	83
	Friedrich der Streitb.	23	17 943	5 327	1 319	783	1 006 112	316	307 707	34 072		39
	Albrecht der Beherzte	23	7 547	4 590	925	2 164	211 874	254	437 276	22 735	DC. AC.	54
	Luther	23	7 299	1 262	581	2 389	272 627	255	355 231	28 911	LC. DC. CA.	77
	Stephenson	23	6 372	6 381	919	1 944	235 916	262	316 066	39 802	RF.	65
	G. E. Lessing	23	7 465	3 103	589	1 182	188 891	151	283 652	32 677		35
	Haus Wettin	23	14 820	9 471	1 730	1 032	490 249	333	387 993	27 995	DC. AC.	24
	Herschel	23	14 297	5 578	1 084	1 054	401 977	279	316 967	30 524	DC. WA.	85
	Melanchthon	23	10 053	3 190	878	1 567	345 709	219	260 124	27 795	CA. CZ. LC.	71
	Barbara Uttmann	23	8 017	5 821	1 291	1 105	274 412	239	257 638	29 839	DC. AC.	61
II. V.	———	33	22 176	1 825	398	1 145	1 063 166	365	887 621	19 023		45
	———	33	23 621	1 995	383	1 238	1 129 064	415	838 404	20 152	NM.	52
	———	33	27 269	2 454	430	608	1 521 296	408	761 640	18 412		56
	———	33	23 201	564	38	462	1 288 276	297	905 963	16 084	LC. LGM. RHC.	121
	———	33	25 557	1 839	268	1 471	1 343 785	408	891 750	18 986	NM. GGa.	37
	———	33	30 111	2 756	455	533	1 690 544	451	737 411	17 595	NM.	21
	———	33	29 786	481	144	1 245	1 226 846	423	817 946	25 455	ZR. BZ. ZWL.	36
	———	33	27 865	2 560	541	576	1 548 935	444	807 562	18 992	NM.	46
	———	33	22 306	2 064	326	444	1 251 560	358	768 611	22 273		111
	———	33	28 130	170	74	1 131	1 160 095	365	889 275	25 840	ZR. BZ. ZWL.	33
	———	31	27 673	1 709	296	577	1 518 951	439	785 098	20 365	NM. DC. GGa.	34
	———	31	9 770	678	168	465	379 253	170	929 198	20 185	NM. DC.	225
	———	31	24 500	1 014	152	680	1 644 353	429	819 023	26 645	DC. BD.	50
	———	31	24 235	1 148	218	907	1 276 683	384	882 203	20 761	NM. GGa.	69
	———	31	21 230	377	9	791	1 188 686	348	922 770	23 466	GGa.	121
	———	31	23 822	1 312	106	590	1 147 311	380	494 200	41 822		65
	———	31	14 670	14 523	2 020	115	315 281	503	589 188	17 022	DC.	50
	———	31	15 172	15 198	2 383	126	327 836	535	537 769	26 208		30
	———	30	12 703	689	76	370	593 123	209	726 627	18 604		191
	———	30	24 365	289	7	1 020	1 430 548	371	835 519	16 086	GGa.	89
	———	30	14 086	1 110	274	1 505	663 899	292	878 621	17 270	NM. LC. DC.	75
	———	30	24 719	2 817	340	699	1 010 576	415	637 823	15 223		21
	———	30	13 082	12 802	2 027	122	283 019	482	708 264	15 121	DC.	77
	———	30	20 563	8 190	663	887	995 359	372	674 853	20 714		67
	———	27	18 973	3 705	728	908	983 813	331	724 959	16 809	NM. DC.	53
	———	27	29 136	197	34	435	1 293 658	362	850 808	12 261	DC.	72
	———	27	40 273	1 879	99	802	1 561 656	555	814 689	15 768		67
	———	27	35 370	1 105	64	693	1 463 027	462	868 981	14 268	LGM. MR.	67
	———	27	36 679	1 745	29	804	1 411 598	502	883 042	18 954		101
	———	27	38 899	1 913	72	916	1 496 832	496	779 580	16 172		75
	———	27	27 666	138	11	671	1 317 276	411	759 001	16 667	RHC. HC. CZ.	52
	———	27	26 154	1 607	249	727	1 278 108	404	826 166	13 259	DC.	28
	———	27	22 779	1 056	50	542	1 248 889	345	689 824	18 131	GGa. RR. WM.	98
	———	27	27 196	522	32	964	1 458 951	416	735 957	20 865	GGa. HC. CZ.	57
	———	27	26 884	347	11	960	1 103 528	338	787 771	21 627	ZR. BZ. ZWL.	66
	———	26	24 934	1 434	246	676	1 214 385	413	607 498	20 790	DC.	39
	———	26	12 145	1 345	202	550	659 390	228	716 668	21 596	NM.	203
	———	26	20 806	2 086	429	1 510	1 203 584	347	660 558	16 457	DC. GD.	53
	———	26	30 437	69	12	1 161	1 269 915	370	718 968	17 403	ZR. BZ.	38
	———	24	28 025	784	165	733	1 337 099	399	721 291	12 317	DC. NM. GGa.	43
	———	24	26 469	423	74	1 039	1 470 825	382	634 383	13 106	GGa.	67
	———	24	24 559	1 100	133	701	1 151 588	371	653 687	13 241		65
	———	24	22 864	5 121	318	439	973 578	454	672 987	14 759	DC.	45
	———	24	31 949	119	17	520	1 464 732	395	768 144	12 235		43

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

1. Nr. der Lokomotiven	2. Gattung	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	5. Im Betriebsjahre wurden geleistet: Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	7. Lokomotiven-Reserve- (Dienststunden.)	8. Lokomotiven-Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer)	10. verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet) (Tonnen.)	11. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	12. im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	2.
845	H. V.	———	24	24 929	1 349	144	783	1 218 380	444	664 019	12 538	
846	"	———	24	25 993	1 526	203	732	1 216 867	398	428 008	25 734	
847	"	———	24	29 223	2 854	335	597	1 635 763	465	641 323	17 552	
848	"	———	24	26 450	2 777	466	552	1 223 556	437	596 673	11 764	
849	"	———	23	25 902	2 804	175	689	1 238 815	439	411 384	27 424	
850	"	———	22	23 675	3 047	207	464	650 944	398	600 787	12 910	
851	"	———	22	24 844	2 090	274	569	959 824	410	659 077	12 385	
852	"	———	22	22 130	2 971	87	404	608 112	378	586 013	12 959	
853	"	———	22	19 743	352	126	1 646	874 481	316	432 023	27 323	
854	"	———	22	19 183	1 879	200	745	749 787	289	627 940	12 627	
855	"	———	22	26 683	1 396	154	668	1 304 035	407	666 944	11 528	
856	"	———	22	28 033	1 561	250	696	1 370 492	440	666 424	11 931	
857	"	———	22	17 541	280	73	1 588	754 626	297	537 707	17 834	
858	"	———	21	26 633	3 266	148	457	732 688	464	527 479	11 015	
859	"	———	21	14 381	1 728	146	533	686 780	255	557 030	17 471	
860	"	———	21	19 279	314	115	1 702	863 797	290	460 259	22 500	
861	"	———	18	33 140	3 588	627	493	1 980 542	496	493 614	9 607	
862	"	———	18	12 807	2 611	144	253	738 379	219	476 248	14 600	
863	"	———	18	15 350	1 750	261	212	969 727	253	490 080	8 720	
864	"	———	18	19 669	2 694	279	323	1 219 693	343	457 768	12 623	
865	"	———	18	14 920	2 823	172	380	694 359	286	499 704	8 396	
866	"	———	17	40 050	1 083	66	596	1 838 783	584	558 845	12 190	
867	"	———	17	35 134	1 139	15	498	1 659 382	494	526 527	8 882	
868	"	———	17	31 723	2 166	43	480	1 667 519	469	509 711	7 119	
869	"	———	17	28 736	1 397	22	452	1 394 803	402	489 913	9 323	
870	"	———	17	37 978	2 207	71	465	1 990 912	569	483 558	7 842	
871	"	———	17	33 438	506	29	472	1 567 994	460	482 511	7 767	
872	"	———	17	38 591	984	25	561	1 876 949	563	512 700	8 102	
873	"	———	17	33 849	1 322	130	550	1 825 648	499	477 130	9 330	
874	"	———	17	33 557	399	38	555	2 094 344	445	406 778	7 263	
875	"	———	17	28 075	374	137	668	1 686 154	394	477 141	8 381	
876	"	———	17	27 800	767	313	1 561	1 751 088	412	485 398	8 422	
877	"	———	17	27 947	1 116	121	592	1 559 445	417	503 257	7 491	
878	"	———	17	34 407	632	302	1 374	1 486 810	520	499 520	11 623	
879	"	———	17	26 689	2 077	25	553	1 227 988	437	473 481	11 101	
880	"	———	16	23 186	349	1 137	1 840	745 631	382	279 789	12 544	
881	"	———	16	24 536	410	868	1 969	778 033	403	275 913	16 926	
882	"	———	16	31 479	773	255	1 065	1 323 110	459	412 717	15 178	
883	"	———	16	32 770	711	199	1 008	1 383 715	473	385 628	12 928	
884	"	———	16	29 917	2 649	343	2 004	1 126 717	497	389 553	15 181	
885	"	———	16	34 718	897	250	1 371	1 483 612	541	458 867	12 175	
886	"	———	16	32 600	833	253	1 062	1 369 160	473	410 055	14 759	
887	"	———	16	25 903	983	365	1 151	1 050 453	394	456 803	13 495	
888	"	———	16	34 181	287	8	595	1 967 347	514	450 044	10 462	
889	"	———	16	17 347	83	—	160	1 029 923	245	454 399	9 715	
890	"	———	15	30 794	181	1	481	1 750 545	487	458 494	10 473	
891	"	———	15	22 814	880	57	384	1 312 471	345	435 761	9 511	
892	"	———	14	25 208	1 048	177	385	1 608 046	339	514 387	3 057	
893	"	———	14	24 535	3 032	399	237	1 382 114	416	436 449	5 850	
894	"	———	14	22 071	2 954	353	598	1 206 000	420	508 204	9 192	
895	"	———	14	15 688	295	195	1 474	716 918	247	450 099	7 071	
896	"	———	14	16 620	2 076	280	492	880 793	292	551 124	6 100	
897	"	———	14	22 893	4 265	355	439	1 191 993	416	438 970	5 493	
898	"	———	14	25 299	3 632	322	465	1 295 615	454	505 145	5 601	
899	"	———	14	34 061	1 111	49	436	2 103 559	488	390 593	4 132	
900	"	———	14	36 555	181	8	564	2 077 846	550	399 849	5 520	
901	"	———	14	31 525	527	1	329	1 971 159	432	382 629	4 141	
902	"	———	14	30 796	165	6	485	1 738 058	470	399 288	3 700	
903	"	———	14	35 871	968	—	399	2 232 669	537	388 053	4 193	
904	"	———	10	17 952	562	—	177	1 076 022	281	316 706	3 502	
905	"	———	10	35 618	581	—	344	2 210 477	516	306 348	3 790	
906	"	———	10	29 647	5 243	342	487	1 636 515	533	403 395	4 143	
907	"	———	10	35 839	222	149	671	2 353 787	442	237 748	12 614	
908	"	———	10	30 481	2 976	244	657	1 445 063	476	399 537	4 283	
909	"	———	8	30 281	225	7	529	1 778 386	460	288 972	1 327	
910	"	———	8	29 193	322	76	490	1 815 709	373	274 232	3 563	
911	"	———	8	27 610	627	7	712	1 770 895	377	260 502	3 318	
914	"	———	7	32 215	292	3	374	1 876 975	442	208 294	4 583	
916	"	———	7	33 919	721	—	312	2 103 075	502	220 622	3 244	
911		———	7	26 168	1 839	37	470	1 368 713	402	144 659	2 718	
916		———	7	27 004	1 056	128	796	1 567 606	389	179 374	4 520	

ung	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr)	Im Betriebsjahre wurden geleistet: 5. Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	7. Lokomotiven-Reserve- (Dienststunden.)	8. Lokomotiven-Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	10. verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet) (Tonnen.)	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung: 11. überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	12. im Rangirdienste geleistet (Stunden.)	13. Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	14. haben in der Werkstatt gestanden (Tage.)
V.	———	7	33 912	579	3	395	2 188 038	461	199 162	3 928		49
	———	5	34 126	688	—	381	2 179 212	493	158 667	2 296	LDD. LD.	46
	———	5	23 756	522	—	334	1 409 710	342	165 006	2 558		141
	———	5	29 826	1 392	60	429	1 780 188	415	160 365	2 431		67
	———	5	33 397	169	72	672	2 155 589	424	170 092	2 859	LC. LGM.	29
V.	———	21	27 801	1 506	73	396	1 412 833	393	666 798	10 593	RE.	41
	———	21	24 706	2 138	259	390	1 239 425	319	644 464	7 108		64
	———	21	18 506	2 840	19	621	742 293	370	644 277	17 077	WM.	108
	———	21	29 591	2 460	265	390	1 452 725	395	661 115	7 324		51
	———	21	34 650	1 969	39	523	1 838 084	463	681 119	8 573	RE.	35
	———	21	24 012	2 080	219	280	1 199 610	308	655 288	9 996		104
	———	21	13 763	1 098	39	238	673 143	208	580 500	12 570		191
	———	21	23 239	2 031	197	310	1 157 479	333	589 936	11 126		49
	———	21	29 024	136	22	848	1 418 136	353	475 078	9 438	RHC. HC. CZ.	36
	———	21	25 116	555	100	839	1 259 580	367	492 677	9 512	GG_3. DC.	106
	———	20	22 213	1 190	15	1 439	1 363 764	361	506 672	16 855	HC.	7
	———	20	30 894	131	11	830	1 467 787	431	521 103	15 620		23
	———	20	28 772	167	7	966	1 384 309	405	524 523	15 112	RHC. CZ. HC.	32
	———	20	26 395	53	4	761	1 294 764	359	538 881	12 127		39
	———	20	22 600	212	23	734	1 046 003	322	520 162	10 579		107
	———	20	20 948	1 152	—	1 401	1 248 147	362	434 548	13 014	HC.	32
	———	20	34 002	55	2	543	1 490 761	411	589 185	9 782		26
	———	19	32 506	172	13	491	1 432 471	416	577 853	10 201	DC.	38
	———	19	33 618	64	1	479	1 500 965	421	488 694	8 512		28
	———	19	28 381	2 563	309	389	1 399 746	382	670 308	7 074	RE.	52
	———	19	36 204	1 974	25	461	1 890 374	454	603 748	6 618		21
	———	19	26 422	799	26	369	1 173 706	373	555 657	9 060	DC. RE.	20
	———	19	32 971	1 625	16	482	1 764 378	431	542 238	8 111	RE.	40
	———	19	30 890	1 303	27	530	1 661 467	432	582 715	8 234		57
	———	19	35 601	50	1	511	1 576 541	469	554 927	8 937	DC.	16
	———	18	24 989	1 199	80	630	1 138 515	359	525 340	11 935	ZH.	71
	———	18	28 672	2 013	—	1 410	1 370 926	426	426 944	7 986	GPW$_z$.	92
	———	18	24 506	155	11	1 482	973 246	332	430 800	9 313		79
	———	18	28 888	1 700	445	547	1 579 176	435	459 291	9 029	DE. ZH.	57
	———	18	24 604	1 816	48	469	1 257 671	365	507 444	11 111	ZH.	104
	———	18	18 251	305	13	381	903 702	263	507 321	9 438	LC. LLC. RC.	88
	———	18	15 221	113	5	418	701 977	229	507 375	9 465	GPW$_z$. LC. LLC.	133
	———	18	28 092	1 631	80	550	1 438 422	423	453 554	11 072	ZH. LC. LZ.	86
	———	18	20 108	119	19	362	994 859	285	496 738	11 104	LC. LLC. RC.	95
	———	18	17 989	2 124	431	412	919 535	274	445 369	8 819	RF. LC.	113
I.	———	24	31 637	577	—	347	1 925 156	322	636 641	517		74
	———	24	34 211	1 366	—	278	2 107 561	357	645 348	399		56
	———	24	30 016	757	—	249	1 916 229	321	650 633	325		91
	———	24	32 506	441	4	256	2 003 609	326	631 946	403		61
	———	23	34 576	868	1	353	2 182 891	351	682 739	376		48
	———	23	25 752	557	—	275	1 635 170	280	674 241	351	LD.	113
	———	23	29 518	935	—	288	1 861 047	307	692 350	321		91
	———	23	23 788	936	4	192	1 493 869	271	645 286	218		116
	———	23	29 472	1 188	7	268	1 917 007	327	727 667	339		88
	———	23	29 585	689	12	274	1 840 841	358	643 886	346		90
	———	23	34 201	863	—	289	2 162 894	381	633 755	287		57
	———	23	24 954	941	—	203	1 601 673	271	662 127	384		140
	———	20	16 987	873	167	752	990 109	287	509 980	1 157	NM.	114
	———	20	18 795	1 196	201	1 142	1 038 728	350	504 474	1 061	NM. EN.	66
	———	19	27 179	1 139	103	635	1 587 060	416	562 511	807	LD. NM.	38
	———	19	28 285	644	51	549	1 678 169	420	540 668	587	LD. RC.	62
V.	———	18	28 888	817	—	252	1 775 727	342	523 163	424		103
	———	18	36 325	519	12	278	2 246 291	428	495 334	288		39
	———	18	35 162	851	—	295	2 186 536	433	509 041	420		41
	———	18	33 910	714	—	269	2 104 859	400	534 072	338	LD.	69
	———	18	25 809	514	—	218	1 537 869	281	526 863	404		132
	———	18	30 796	456	8	292	1 909 200	385	533 958	426		99
	———	18	34 602	1 215	97	390	2 148 488	421	507 009	430		46
	———	18	32 454	864	—	255	1 987 324	350	478 710	282		71
.	———	16	37 921	482	25	570	1 781 354	514	530 307	11 855		30
	———	16	35 348	676	54	539	1 639 179	487	530 438	12 033		47
	———	16	37 235	770	4	486	1 734 962	534	527 178	11 035	ZH.	39
	———	16	40 345	632	17	544	1 918 286	577	518 483	11 232		3
	———	16	32 658	748	39	536	1 555 747	477	502 557	11 774		67
	———	16	32 266	296	12	482	1 188 790	375	445 083	6 131	LDD.	44
	———	16	34 240	831	—	369	2 203 149	470	461 002	5 514	LDD. LD.	41

1. Nr.	2. Gattung der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	5. Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz- Kilometer.	6. Leer- Kilometer.	7. Reserve- Dienststunden.	8. Rangir- Dienststunden.	9. Wagenachsen- Kilometer	10. verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet) Tonnen.	11. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt Kilometer.	12. im Rangirdienste geleistet Stunden.	13. Bemerkungen. Die Lokomotiven [illegible] vorzugsweise auf den Betriebsämtern (siehe Tabelle [illegible])
987	III. V.	———	16	13 764	12 427	1 191	1 210	634 377	434	451 645	6 488	II.
988	"	———	16	28 785	361	59	351	1 764 801	391	444 591	6 326	
989	"	———	16	30 217	453	—	418	1 872 850	469	447 514	5 689	LD. JI
990	"	———	16	35 956	719	—	476	2 215 834	533	453 384	5 651	
991	II. V.	———	6	27 608	1 411	726	977	1 590 608	384	167 753	2 542	II.
1012	II. V. 93.	———	7	29 518	1 323	20	652	1 573 223	379	172 229	3 273	
1013	"	———	5	30 674	1 052	123	730	1 632 096	435	120 890	2 962	III. C
1014	"	———	5	30 979	1 266	43	669	1 670 241	420	129 477	3 163	
1015	"	———	5	36 883	2 272	41	538	1 942 916	491	121 193	2 497	
1016	"	———	5	38 225	1 232	25	468	1 803 379	457	134 115	2 803	II.
1017	"	———	5	27 114	1 146	23	449	1 383 763	341	133 091	3 016	
1018	"	———	5	24 948	405	22	547	1 361 912	327	123 901	2 531	
1019	"	———	5	29 105	939	—	653	1 493 474	395	137 184	2 743	
1020	"	———	5	21 426	1 165	56	437	1 146 339	295	129 776	2 768	
1021	"	———	5	32 339	1 130	11	568	1 732 961	419	118 771	2 242	
1022	"	———	5	34 333	1 035	45	551	1 842 668	439	139 496	2 417	
1023	"	———	4	29 745	981	32	749	1 596 130	387	83 694	2 149	III.
1024	"	———	4	27 201	812	40	649	1 466 942	377	86 162	1 913	
1025	"	———	4	24 928	982	13	581	1 347 956	335	92 851	2 203	
1026	"	———	4	29 554	889	52	668	1 620 133	372	92 830	2 330	
1027	"	———	2	25 165	712	21	467	1 377 225	359	23 957	509	
1028	"	———	2	38 388	1 022	377	406	2 750 587	445	56 480	630	
1029	"	———	2	35 506	719	211	397	2 701 019	372	61 633	673	GD. I
1030	"	———	2	30 835	794	211	347	2 245 431	383	63 559	679	
1031	"	———	2	27 837	176	28	604	1 497 287	346	45 897	939	LC. LLC.
1032	"	———	2	21 318	4 494	847	571	1 218 549	329	36 861	922	
1033	"	———	2	21 340	4 494	907	644	1 207 462	326	37 216	971	
1034	"	———	2	19 097	3 767	790	528	1 084 581	270	39 406	936	
1035	"	———	2	23 359	4 959	865	536	1 297 927	342	39 213	972	IV.
1036	"	———	2	23 081	4 731	846	703	1 271 711	368	37 525	977	
1037	"	———	2	21 685	4 498	926	774	1 188 125	338	34 580	994	
1038	"	———	2	32 382	173	12	549	1 747 850	419	35 889	818	LC. LLC.
1039	"	———	2	26 417	931	16	542	1 446 041	350	35 412	827	
1040	"	———	2	26 590	805	12	663	1 497 648	347	34 602	944	
1041	"	———	2	33 726	810	1	506	1 814 404	456	33 687	618	
1042	"	———	2	24 447	564	9	398	1 277 981	339	36 348	653	XII. C.
1043	"	———	2	30 435	1 017	28	627	1 655 253	402	34 261	723	
1044	"	———	2	19 524	465	38	549	1 097 101	283	32 556	744	
1045	"	———	2	29 357	833	40	628	1 523 223	403	32 212	643	
*1046	"	———	unter 1	20 252	595	55	241	1 537 300	245	—	—	
*1047	"	———	"	23 385	272	4	202	1 756 337	269	—	—	
*1048	"	———	"	17 995	128	48	379	1 157 840	229	—	—	GD.
*1049	"	———	"	23 309	177	—	200	1 729 031	250	—	—	
*1050	"	———	"	14 805	307	51	125	951 190	154	—	—	
*1051	"	———	"	21 729	658	141	202	1 474 863	255	—	—	
*1052	"	———	"	19 796	693	115	170	1 354 680	235	—	—	GD. M.
*1053	"	———	"	12 989	100	10	336	755 904	154	—	—	
*1054	"	———	"	15 824	90	9	359	881 772	212	—	—	LC. LLC.
*1055	"	———	"	15 348	81	12	294	886 268	187	—	—	
*1056	"	———	"	8 574	1 885	348	287	474 172	125	—	—	LC. LLC.
*1057	"	———	"	7 287	1 210	251	323	434 852	123	—	—	BL.
*1058	"	———	"	1 208	—	—	14	61 790	16	—	—	LC. B
*1059	"	———	"	1 286	51	—	25	68 411	17	—	—	LC. C
*1060	"	———	"	894	—	—	31	43 489	13	—	—	LLC. LC
*1061	"	———	"	385	87	17	47	24 201	4	—	—	GD
*1062	"	———	"	88	80	—	8	3 157	1	—	—	GD. I
*1063	"	———	"	—	83	—	—	—	—	—	—	BC
*1064	"	———	"	—	72	—	—	—	1	—	—	CZ.
*1065	"	———	"	—	71	—	—	—	1	—	—	
*1066	"	———	"	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*1067	"	———	"	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1001	Hgl V VI	———	2	35 473	306	29	377	2 059 523	385	48 513	533	
1002	"	———	2	24 620	143	312	1 400	1 698 638	319	39 709	1 215	
1003	"	———	2	40 941	478	185	317	2 440 101	431	42 358	543	GI
1004	"	———	2	33 984	677	227	520	2 331 826	389	53 010	553	
1005	"	———	2	44 221	122	20	228	2 616 912	474	45 372	530	
1006	"	———	2	29 695	262	29	563	1 586 108	399	36 695	816	LC. LL
1007	"	———	2	34 722	275	23	371	2 440 015	394	38 741	514	GI
1008	"	———	2	39 024	646	287	530	2 641 512	445	38 248	775	GD.
1009	"	———	2	42 541	204	1	213	2 586 376	438	51 798	424	
1010	"	———	2	35 258	170	13	298	2 598 171	405	39 957	725	GI

*) Es kamen neu in den Dienst die Lokomotiven Nr. 1046 und 1047 [illegible] Nr. 1048 bis mit 1054 im Monat Juni, Nr. 1055 bis mit 1058 im Monat November und Nr. 1059 bis mit 1067 im Monat J[illegible]

1.	2.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr)	5. Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	7. Lokomotiven-Reserve- (Dienststunden.)	8. Lokomotiven-Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer)	10. verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet) (Tonnen.)	11. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	12. im Rangierdienste geleistet (Stunden.)	13. Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	14. haben in der Werkstatt gestanden (Tage.)
I. B.		———	2	32 355	740	289	498	1 952 727	384	28 741	1 938	CD. DE.	57
I. T.		———	35	3 968	76	414	2 922	97 854	152	227 877	2 152	LD. LDD.	66
"		———	34	5 572	206	547	2 917	133 964	180	175 105	2 168	LDD. GP.	36
"		———	27	3 702	283	377	1 947	92 001	125	534 617	30 700	LD. LDD.	143
"		———	27	3 902	332	319	2 011	88 312	123	434 038	28 288	LDD. LD. GP.	127
Ib. T.		Stahl	17	28 231	2 835	629	576	627 715	319	588 820	428	CA. ASA.	53
"		Granit	17	25 723	2 431	641	483	544 831	302	584 836	901		83
"		Marmor	17	30 322	269	894	431	641 541	324	533 607	879	ASA.	65
"		Gold	17	24 329	5 461	542	920	592 294	358	423 060	695	CA. NG.	31
"		Kobalt	17	24 199	7 235	868	1 193	692 004	465	508 901	1 411	CA. RE.	20
"		Nickel	17	23 291	8 072	527	1 536	669 735	401	445 540	1 022		44
"		Arsen	17	29 699	421	618	458	602 840	320	525 871	946	ASA.	61
"		Basalt	17	20 435	6 682	802	1 071	577 309	374	439 430	1 390	CA. RE.	71
"		Silber	17	32 781	3 567	1 086	412	693 326	375	528 256	772		51
"		Kalk	17	33 166	1 610	180	1 209	772 940	384	463 829	378		23
"		Albit	17	36 742	4 552	932	337	769 365	417	520 354	802	CA.	31
"		Epidot	16	31 593	4 293	1 210	513	667 115	356	538 456	9 546		47
"		Topas	16	28 627	2 562	329	664	653 620	321	533 264	9 573		56
"		Felsit	16	30 675	6 683	1 326	1 003	694 375	348	508 894	10 501	RC. RHC.	38
"		Demant	16	13 491	1 025	604	2 728	464 508	285	499 049	12 832		28
"		Korund	16	34 151	1 987	171	684	769 143	371	538 221	10 075		40
"		Beryll	3	32 283	3 669	584	430	671 177	374	76 033	2 026	CA.	69
"		Bronzit	3	36 453	4 676	1 093	375	784 143	447	73 474	1 891		21
"		Kryolith	3	36 641	4 664	836	371	754 024	438	77 245	1 397		28
"		Lydit	2	33 116	227	364	488	682 436	379	52 140	1 526	ASA.	26
"		Smaragd	2	25 527	7 465	1 014	1 456	739 293	444	47 656	1 876	CA. RE.	16
"		Dioptas	2	23 042	7 157	751	1 442	659 433	400	49 443	1 934		52
"		Platin	1	37 048	1 441	26	407	869 767	398	19 799	229		52
"		Graphit	1	39 065	1 358	12	457	912 948	391	23 449	248	CA.	35
"		Baryt	1	38 822	1 501	40	408	908 500	419	20 655	241		50
"		Galmei	1	37 321	1 652	17	390	863 652	397	19 609	242		47
"		Zinnober	1	21 438	7 180	942	999	592 850	387	17 744	667	CA. RE.	53
"		Alaun	1	27 700	480	350	1 075	787 398	355	12 809	725		55
"		Schönburg	unter 1	7 197	78	99	260	275 974	99	—	—	ASA. AZW.	8
"		Elster	"	7 428	1 797	104	674	190 338	150	—	—		9
"		Pillnitz	"	13 938	800	2	165	323 558	158	—	—	CA.	7
"		Oybin	"	15 589	31	1	311	300 050	129	—	—		7
"		Scharfenstein	"	14 658	74	2	284	277 439	118	—	—	StE. HC.	7
"		Cainsdorf	"	12 443	782	—	81	290 716	140	—	—	CA.	12
"		Flöha	"	14 967	70	1	282	285 424	121	—	—	StE. HC.	4
"		Burgk	"	9 603	654	9	113	225 748	135	—	—	CA.	3
IIIb. T.		Alabaster	18	40 058	118	—	543	791 648	368	409 771	558	NG.	43
"		Granat	18	41 687	116	—	526	819 691	373	382 731	383		39
"		Saphir	18	33 921	217	314	911	608 819	289	403 898	1 118		123
"		Onyx	18	33 181	659	454	1 623	647 307	345	391 305	1 216	RHC.	24
"		Opal	18	33 877	305	325	1 022	623 329	299	377 136	1 138		98
"		Jaspis	18	37 181	320	361	1 074	679 441	320	393 990	1 169		77
IVb. T.		Schwarzenberg	36	—	—	—	—	—	—	370 787	1 067	—	—
"		Schneeberg	33	12 220	123	50	1 640	174 799	197	453 142	41 568		90
"		Neustädtel	33	12 831	126	9	1 619	193 271	201	382 978	36 140	SN.	58
"		Hercules	30	9 077	611	241	889	151 158	132	113 359	57 548		61
IVbb. T.		———	28	3 030	1 421	718	2 040	62 425	177	567 240	28 754	LLC. CZ. CA.	24
II. V. T.		———	20	30	26	331	3 488	256	172	44 041	57 440	DC. BD.	16
"		———	20	6 365	432	465	3 052	118 382	203	86 682	51 882	DC. CA.	9
"		———	20	12 805	571	466	2 084	677 768	247	241 972	46 734	LZ.	74
"		———	20	8 008	1 995	247	2 198	306 820	197	175 251	40 335	AZW. LZ.	94
"		———	20	6 207	196	164	1 081	268 484	133	213 228	38 259	LZ. LP.	130
"		———	19	15 449	627	536	2 558	795 173	300	221 910	43 348	LZ.	27
"		———	19	9 446	2 244	289	2 535	363 676	235	144 026	39 898	AZW. ZH.	18
"		———	19	1 170	623	287	3 283	30 818	188	4 480	56 282	BD. DC. MR.	—
"		———	19	10 376	2 176	270	2 354	374 485	230	145 394	39 185	AZW. ZH. AAMZ.	53
"		———	19	10 993	2 226	357	2 244	370 800	228	132 476	41 173	AZW. ZH.	14
"		———	19	105	35	337	3 768	1 287	188	10 200	55 308	BD.	—
"		———	19	18 014	671	813	2 646	932 538	317	232 579	41 048	LZ.	—
"		———	19	65	37	276	3 157	793	152	6 770	57 030	BD. DC.	55
"		———	19	778	15	317	3 640	44 494	171	3 705	56 618	DE.	2
"		———	18	18 271	693	561	2 675	872 675	302	200 667	37 889	LZ.	—
"		———	18	8 953	2 204	251	2 284	348 094	237	160 803	36 981	AZW. ZH.	46
"		———	18	7 160	1 735	182	1 824	266 707	190	143 445	34 129	AZW.	102
"		———	18	9 568	2 050	280	2 453	363 500	230	145 108	33 637		51
"		———	18	5 127	1 778	228	1 741	200 619	157	156 969	34 868	AZW. CZ. ZF	

*) Die Lokomotiven Nr. 1835 bis mit 1842 kamen im Monat August neu in den Dienst.
†) Die Lokomotive Nr. 1696 wurde im Monat Januar zerschlagen.

1. Nr.	2. Gattung der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	5. Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven-Leer- (Kilometer.)	7. Lokomotiven-Reserve- (Dienststunden.)	8. Lokomotiven-Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	10. verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet) (Tonnen.)	11. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	12. im Rangierdienste geleistet (Stunden.)	13. Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Textblatt)
1560	H. V. T.	———	15	11 527	2 666	577	2 605	418 754	260	135 375	29 962	AZW. IV. U.
1561	„	———	15	9 256	2 236	215	2 049	331 958	207	145 439	29 151	AZW. CL. H.
1562	„	———	15	12	86	304	3 687	131	174	2 260	48 080	BD. DC.
1563	„	———	15	126	109	231	2 484	2 503	119	2 204	48 102	
1564	„	———	15	9 973	1 879	354	1 534	308 347	198	189 298	27 109	AZW. IV.
1565	„	———	15	19 895	3 217	1 113	2 013	460 195	405	145 505	32 306	ZK.
1566	„	———	15	9 447	2 101	272	2 509	362 434	242	144 380	30 479	AZW. IV.
1567	„	———	15	10 945	2 843	344	2 583	413 844	244	71 886	34 512	
1568	„	———	15	12 695	17	39	2 462	725 688	318	133 138	27 840	PG. LP.
1569	„	———	15	997	83	511	3 092	15 726	202	120 406	31 168	DC. CL. G.
1570	„	———	15	1 306	537	355	3 384	48 777	231	99 812	31 500	DC.
1571	„	———	14	8 293	2	66	1 952	508 779	227	130 888	27 762	PG.
1572	„	———	9	7 265	723	254	2 229	253 831	190	131 734	15 039	StE.
1573	„	———	8	10 106	44	86	2 677	619 797	317	134 878	10 216	LP.
1574	„	———	4	3 499	812	402	3 059	117 076	231	84 084	6 408	DC. CL. StE.
1575	„	———	4	5 989	5 557	1 034	2 251	258 800	251	10 988	10 530	DC.
1576	„	———	4	63 704	276	—	1 643	911 702	549	83 543	6 926	ZSt.
1577	„	———	4	9 814	1 042	589	2 479	318 865	268	25 663	8 816	StE.
1578	„	———	2	20 398	3 587	1 060	2 095	497 843	415	23 133	2 238	ZK.
1579	„	———	2	19 165	3 367	965	1 804	491 835	375	27 226	1 929	
1580	„	———	2	10 065	989	432	2 914	327 543	259	11 880	3 220	StE.
1581	„	———	2	10 053	1 028	375	2 956	343 784	255	13 070	3 039	
1582	„	———	2	52	24	339	3 629	788	191	195	3 412	BD. DC.
1583	„	———	1	507	290	277	3 282	12 749	165	1 194	3 232	
*1584	„	———	unter 1	68	152	44	623	2 153	32	—	—	
*1585	„	———	„	41	124	56	579	1 305	31	—	—	GD.
*1586	„	———	„	48	131	42	532	1 509	30	—	—	
*1587	„	———	„	61	145	46	545	1 940	29	—	—	
*1588	„	———	„	15	90	32	324	282	20	—	—	BD.
*1589	„	———	„	21	83	26	286	166	19	—	—	
*1590	„	———	„	14	93	18	215	374	11	—	—	GD.
*1591	„	———	„	37	124	15	187	555	8	—	—	DC.
1407	W. VII. T.	———	18	11 095	296	1 032	2 176	271 913	178	81 470	1 895	
1408	„	———	18	10 071	452	955	1 966	245 334	155	87 812	2 308	GP.
1409	„	———	18	10 015	247	945	2 044	242 020	158	82 892	2 181	
1410	„	———	18	11 919	457	1 035	2 450	291 021	198	86 675	1 435	
1403	Schi. VII. T.	Zwenkau	19	25 117	312	75	203	227 464	166	383 355	7 965	LGN. NR.
1404	„	Wiprecht v. Groitzsch	19	9 262	575	254	1 412	100 728	150	413 779	11 270	NR. PG.
1405	„	Lucka	18	35 281	258	2	558	276 158	232	415 310	9 428	
1406	„	Gaschwitz	18	22 151	234	6	308	171 135	149	370 497	9 063	NR.
1401	Cr. VII. T.	———	19	714	—	165	2 792	16 958	136	55 413	2 740	
1402	„	———	19	244	—	340	2 945	5 847	155	50 231	3 353	LD. LDD.
1411	E. VII. T.	Bismarck	8	10 268	279	106	1 502	149 989	106	290 420	6 614	DE. GD.
1412	„	Borsig	8	17 481	217	38	908	281 533	135	229 470	4 734	DE.
1418	H. VII. T.	Dante	10	24 318	595	104	1 121	373 864	201	46 678	23 058	PB. DC.
1419	„	Göthe	10	132	—	399	3 034	3 910	146	28 981	24 196	LD.
1420	„	Schiller	10	624	—	360	3 135	15 108	161	19 252	26 294	LD. LDD.
1421	„	Gellert	10	25 991	163	54	823	323 236	169	112 378	15 893	PB.
1422	„	Uhland	10	30 983	1 466	276	1 134	538 355	246	170 054	14 819	StE. HC.
1423	„	Herder	10	13 071	4 596	627	2 457	286 066	224	131 766	15 769	OP. LC.
1424	„	Körner	10	8	27	337	3 220	409	168	60 344	20 205	PG.
1425	„	Schlömilch	9	16 837	279	14	439	144 117	113	145 567	6 486	NR. LGN.
1426	„	Iffland	9	6 304	846	139	1 575	147 069	114	157 028	7 481	GD. DC.
1427	„	Scheffel	7	22 482	505	1	906	265 068	248	187 336	5 514	ASA. SCr.
1428	„	Bürger	7	10 320	2 103	348	2 139	174 762	185	196 594	5 999	BGb. CZ. B
1429	„	Voss	6	9 877	825	88	1 085	233 065	136	78 080	10 641	DC.
1430	„	Gottsched	6	7 090	507	114	1 679	157 560	121	73 683	11 046	
1431	„	Hegel	6	1 579	230	258	2 819	36 102	152	2 654	18 947	LDD.
1432	„	Laube	6	38	230	299	2 277	1 166	117	939	18 232	LD.
1433	„	Holtei	6	224	225	224	2 710	7 294	94	15 127	17 093	GD.
1434	„	Hebbel	6	13 064	1 006	116	1 756	305 322	196	74 233	10 515	DC.
1435	„	Freytag	6	34 237	527	90	960	606 748	261	203 507	4 398	StE. HC.
1436	„	Zschokke	6	1 851	459	278	3 161	51 170	140	16 896	15 059	GD. DC.
1437	„	Kotzebue	6	4 221	664	209	2 503	87 175	128	8 382	17 534	
1438	„	Heine	6	4 495	474	195	2 696	112 365	154	18 073	15 818	BD. DC.
1417	„	Ehrenstein	3	38 278	226	195	729	266 560	166	90 211	1 666	AAMZ. ZC
1439	„	Beethoven	2	28 210	559	18	1 822	611 577	345	62 735	2 710	OP.
1440	„	Haydn	2	24 817	1 955	872	2 369	288 277	294	47 760	2 083	FH.
1441	„	Mozart	2	33 949	498	56	860	609 835	248	35 177	3 372	StE. HC.
1442	„	Fr. List	2	12 787	782	370	1 556	198 873	169	32 030	2 399	BGb. LD
1443	„	J. G. Fichte	2	11 241	758	405	1 795	188 310	170	27 252	2 511	LDD. BGb

*) Die Lokomotiven Nr. 1584 bis mit 1589 kamen im Monat Oktober und Nr. 1590 Monat November neu in den Dienst.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
Gattung der Lokomotiven.	Namen der Lokomotiven.	Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz- Kilometer.	Lokomotiven-Leer- Kilometer.	Lokomotiven-Reserve- Dienststunden.	Lokomotiven-Rangir- Dienststunden.	Wagenachsen- Kilometer.	verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet) Tonnen.	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt Kilometer.	Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung im Rangirdienste geleistet Stunden.	Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	Bemerkungen. Die Lokomotiven haben in der Werkstatt gestanden Tage.
H. VII. T.	Kirchweger	2	13 164	411	560	1 394	169 806	191	29 098	1 947	BGh. LD.	34
"	Nowotny	2	13 549	854	313	1 563	220 516	167	34 768	1 244	BGh.	42
"	Columbus	1	43 564	523	160	466	479 934	232	4 374	1 319	LGM.	56
"	Franklin	1	—	11	274	3 047	—	182	2 779	1 404	LDD. LD.	6
"	Raphael	1	14	—	284	2 951	288	188	128	1 470		6
"	Gutenberg	1	19 264	1 106	4	1 073	230 624	213	7 979	441	ASA. SCr.	20
"	Geibel	1	14 756	234	328	2 197	257 376	215	23 209	434	StE. DC.	22
"	Moltke	1	20 225	102	96	1 588	395 668	170	387	1 658	DE.	37
"	Krupp	1	19 599	161	208	2 086	366 689	204	410	1 612		12
"	Hirschberg	1	11 734	522	718	317	130 373	114	5 746	253		44
"	Göttengrün	1	19 136	3 802	622	658	206 649	194	7 428	149	SH.	41
"	Tanna	1	18 467	266	446	656	189 454	174	10 930	271		15
J. VII. T. S.	Berggiesshübel	12	4 427	410	39	548	52 510	43	219 144	8 914	BK.	215
"	Rottwerndorf	12	15 138	815	29	407	155 418	124	188 106	4 871	JS.	41
"	Johanngeorgenstadt	9	27 972	312	—	713	284 737	223	197 772	5 135		39
"	Schleiz	5	14 779	622	53	567	162 729	117	81 895	3 071	SSz.	37
"	Elstra	2	16 536	115	287	889	242 119	117	20 431	2 832	KE.	57
"	Königswartha	2	14 296	1 539	31	1 208	160 198	112	21 334	3 691	GC. BK.	27
"	Grosspostwitz	2	11 689	1 921	27	1 377	113 171	91	22 470	2 934	GC.	22
"	Cunewalde	2	22 645	805	28	744	257 032	126	27 397	3 539	BK.	58
"	Halbendorf	2	17 075	1 328	63	1 247	196 004	118	25 741	2 142	BK. GC.	25
"	Köblitz	2	25 758	360	31	755	304 173	134	12 588	1 750	BK. KP.	29
"	Weigsdorf	2	6 632	464	34	259	96 826	58	6 324	1 104	KE.	1
VII. T. S. W.	Erla	9	9 153	653	465	763	94 076	72	139 565	3 503	SSz. JS.	74
"	Schönberg	5	34 897	334	—	1 347	372 864	210	105 598	4 167	SSz.	34
VII. T. O. W.	Mülsen	7	20 041	—	134	394	136 143	70	181 846	2 622		38
"	Thurm	7	12 400	48	81	234	87 326	45	171 914	2 596	AAMZ. ZG.	46
"	Lichtentanne	5	39 195	19	254	652	268 159	129	186 536	2 386		81
"	Culten	5	42 513	353	223	974	285 127	136	163 496	2 257		74
I. VIIIb. T.	———	26	—	—	225	3 048	—	112	288 778	2 736	BD. DC.	54
I. M. I. T. W.	———	2	17 313	466	361	1 497	549 229	358	18 767	1 260	WA. ASA.	62
"	———	1	16 775	464	334	1 234	543 996	316	19 771	646		68
Hz. O.	Dampfwagen A	9	15 754	261	—	—	49 980	58	198 721	—	ZL. ZWL.	51
"	" B	9	13 366	244	—	4	44 554	46	196 535	4		56
"	" C	9	2 329	112	—	—	7 443	11	199 308	—	ZL.	51

b) **Lokomotiven für schmalspurige Bahnen.**

H. V. T. K.	———	11	18 350	121	8	928	404 965	141	153 311	4 316	WS.	—
"	———	11	17 464	64	14	742	338 690	121	177 345	3 684		59
"	———	11	20 654	213	2	618	364 967	133	173 085	4 511	MO. WS.	47
"	———	10	25 578	226	—	632	402 032	144	163 403	4 086	MO.	32
"	———	9	15 892	15	—	342	233 322	83	127 598	4 264		50
"	———	8	20 799	33	—	626	375 722	98	107 079	2 969	RRg.	101
"	———	8	27 542	—	8	819	422 957	147	183 295	3 658		46
"	———	8	15 237	43	—	437	247 955	85	178 146	3 297	OD.	78
"	———	8	24 087	—	—	693	377 553	131	194 375	3 686		90
"	———	8	17 415	—	—	410	270 261	90	148 632	2 871	OD. MN.	66
"	———	8	10 641	50	—	328	175 734	56	144 824	3 675	RRg.	124
"	———	8	16 425	17	—	505	270 029	86	122 262	3 475		45
"	———	8	12 306	—	12	374	207 667	64	107 778	2 696	ZM.	49
"	———	8	16 689	—	23	424	281 312	84	120 892	3 287	RRg.	20
"	———	8	23 446	—	—	686	422 032	116	171 140	4 264	ZM.	75
"	———	8	11 155	33	—	335	231 807	57	156 402	4 018	KKk.	153
"	———	7	9 703	97	41	181	172 277	74	112 959	1 098	PW. HK.	2
"	———	7	24 679	15	54	781	447 075	131	113 076	2 936	KKk. ZM.	25
"	———	7	27 078	21	7	816	567 206	127	107 407	1 244	KKk.	24
"	———	6	11 615	56	32	444	200 959	75	65 525	610	KKk. TD.	72
"	———	6	13 002	1 253	537	686	192 632	106	58 909	1 127	WE.	80
"	———	6	12 850	1 651	464	491	194 258	98	81 028	2 616		48
"	———	6	6 693	—	—	484	73 123	53	75 109	3 484	GR.	128
"	———	6	16 343	1 894	618	751	239 458	121	100 835	3 149	WE.	72
"	———	4	16 324	968	573	856	242 773	117	66 242	2 569		58

1. Nr.	2. Gattung der Lokomotiven.	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr)	5. Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven-Nutz- Kilometer.	6. Lokomotiven-Leer- Kilometer.	7. Reserve- Dienststunden.	8. Rangir- Dienststunden.	9. Wagenachsen- Kilometer.	10. verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet) Tonnen.	11. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt Kilometer.	12. im Rangirdienste geleistet Stunden.	1. Bemerkungen. Die Lokomotiven Nr. ... sind vorzugsweise auf der Betriebslinie ... thätig.
30	H. V. T. K.	———	4	12 221	35	—	522	177 200	110	42 254	928	Nr.
31	"	———	4	22 270	—	—	372	382 006	108	77 292	1 334	
32	"	———	4	23 068	—	—	403	384 327	140	69 330	1 189	Nr. II
33	"	———	4	24 227	25	—	383	396 626	130	73 954	1 306	
34	"	———	4	13 668	—	—	958	141 553	107	34 629	2 085	Gl.
37	"	———	2	13 698	—	78	241	236 473	72	30 819	514	HK. Ib
38	"	———	2	14 996	270	18	90	196 174	107	19 957	548	
39	"	———	2	13 199	237	—	105	210 115	107	22 673	235	IV.
40	"	———	2	23 120	—	—	515	244 963	115	28 675	398	
41	"	———	2	9 896	84	255	262	116 348	64	12 883	107	Gl.
42	"	———	1	26 510	—	7	809	413 671	143	5 044	111	Gl. II.
*47	"	———	unter 1	946	—	—	47	16 840	6	—	—	Gl.
*48	"	———	"	1 107	—	—	33	18 501	7	—	—	ZR.
29	H. Vb. T. K.	———	4	12 155	9	—	490	164 685	107	32 485	765	Nr.
5	Hg. VII. T. K.	———	20	34	—	—	—	688	1	16 250	1 146	VI.
18	Hdb. F. T. K.	———	7	18 823	153	159	44	412 399	152	118 509	718	
19	"	———	7	21 748	197	205	38	462 140	172	141 977	733	IX.
35	Kr. Kl. T. K.	———	3	12 117	17	248	36	217 817	84	58 410	289	
36	"	———	3	17 915	30	422	46	323 621	112	63 822	423	
43	H. Kl. T. K.	———	1	12 652	92	241	296	190 266	89	7 048	87	VI.
44	"	———	1	12 445	26	5	711	155 465	89	2 972	34	GR. Ib.
45	"	———	1	16 555	151	257	338	250 387	115	4 516	74	VI.
46	"	———	1	10 040	116	218	216	151 904	74	3 417	56	
*103	H. M. T. K. 23.	———	unter 1	24 566	15	34	365	349 125	147	—	—	
*104	"	———	"	22 343	51	35	322	323 613	133	—	—	
*105	"	———	"	22 080	—	136	294	353 633	127	—	—	Nr.
*106	"	———	"	22 954	129	53	370	336 408	137	—	—	
*107	"	———	"	19 335	—	172	228	321 132	112	—	—	
*108	"	———	"	21 506	—	139	263	354 600	121	—	—	
*109	"	———	"	14 208	50	167	107	278 674	93	—	—	HK.
		Hauptsumme für 1892		24 343 891	1 423 073	329 115	1 055 231	827 639 845	302 266[1])	—	—	—
		" " 1891		23 484 604	1 439 241	307 129	1 056 069	821 210 148	297 244	—	—	—
		1892 entfielen:										
I)	auf die Staatsbahnen			24 165 037	1 410 827	328 284	1 049 035	822 370 763	300 572	—	—	—
II)	" " Altenburg-Zeitzer Bahn			1 673	121	2	67	47 810	17	—	—	—
III)	" " Zittau-Reichenberger Bahn			157 113	11 810	829	5 210	4 593 962	1 540	—	—	—
IV)	" " Brückenbergschachtbahn bei Zwickau			9 855	304	—	685	413 709	137	—	—	—
V)	" " Zweigbahn Berthelsdorf-Weissenborn			3 456	7	—	44	52 184	—**	—	—	—
VI)	" " Zweigbahn Mosel-Crossen (schmalspurig)			6 757	4	—	190	161 417	—**	—	—	—
	Ausserdem haben fremde Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht			149 048	6 484	1 704	5 305	2 972 150	1 195	—	—	—
	Auf den Staatsbahnen wurden demnach von den eigenen und fremden Lokomotiven geleistet bezw. verbraucht			24 314 085	1 417 311	329 988	1 054 340	825 342 913	301 767	—	—	—

*) Es kamen neu in den Dienst die Lokomotiven Nr. 47 und 48 im Monat November, Nr. 103 bis mit 106 im Monat Januar und Nr. 107 bis mit 109 im Mo

**) Der Kohlenverbrauch ist in der Summe der Staatsbahnen enthalten.

[1]) Einschliesslich 3 590 t Steinkohlen als Antheil für Heizung der Personenwagen durch Lokomotivendampf und 321 t (164 t für normalspurige L und 157 t für schmalspurige Lokomotiven) als Antheil für Lokomotivwasserbeschaffung mittelst Ejector- bezw. Pulsometerbetriebes.

ing	3. Namen der Lokomotiven.	4. Dienstalter der Lokomotiven in vollen Jahren (ausschl. Anschaffungsjahr).	5. Im Betriebsjahre wurden geleistet Lokomotiven- Nutz- (Kilometer.)	6. Lokomotiven- Leer- (Kilometer.)	7. Lokomotiven- Reserve- (Dienststunden.)	8. Lokomotiven- Rangir- (Dienststunden.)	9. Wagenachsen- (Kilometer.)	10. verbraucht an Heizmaterial für Lokomotiven (auf Steinkohle berechnet) (Tonnen.)	11. Bis Ende des Vorjahres haben die Lokomotiven seit ihrer Anschaffung überhaupt zurückgelegt (Kilometer.)	12. im Rangierdienste geleistet (Stunden.)	13. Bemerkungen. Die Lokomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebslinien (siehe Titelblatt).	14. haben in der Werkstatt gestanden (Tage.)
	2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.											
	a) Altenburg-Zeitzer Bahn (Normalspur).											
.	Zeitz	20	21 977	210	44	1 267	836 316	272	431 324	20 411		91
	Meuselwitz	20	21 746	218	52	1 310	859 785	286	439 365	21 316	AZ.	69
	Wilhelm I.	20	25 081	203	57	1 430	995 502	362	425 168	20 827		29
	Herzog Ernst	20	6 327	1 989	287	1 061	197 335	178	348 765	23 868		88
	Rositz	17	13 381	797	125	974	486 080	228	246 275	20 226		47
b.	Rehmsdorf	9	27 083	1 795	250	1 397	396 560	298	141 655	10 412	AZ. MR.	56
f.	Molbitz	6	11 160	2 126	580	1 802	375 980	268	77 058	8 133		77
	Friedrich	4	11 740	2 285	623	1 941	408 707	260	47 123	6 864		53
f. 8.	Kriebitzsch	12	30 327	99	—	424	216 294	144	318 716	3 303	AZ.	82
	Mumsdorf	9	25 905	284	—	355	186 693	117	276 509	3 623		121
	Hauptsumme für 1892		194 727	10 006	2 018	11 961	4 954 252	2 408	—	—	—	713
	„ „ 1891		192 796	13 718	2 043	11 975	4 935 003	2 426	—	—	—	628
	1892 entfielen:											
	Altenburg-Zeitzer Bahn		191 138	7 987	2 018	11 953	4 883 739	2 374	—	—	—	—
	Staatsbahnen		3 589	2 019	—	8	70 513	34	—	—	—	—
	haben fremde Lokomotiven bezw. verbraucht		1 673	121	2	67	47 810	17	—	—	—	—
	tenburg-Zeitzer Bahn wurmach von eigenen und fremden tiven geleistet bezw. verbraucht		192 811	8 108	2 020	12 020	4 931 549	2 391[1])	—	—	—	—
	b) Zittau-Reichenberger Bahn (Normalspur).											
l.	Rich. Hartmann	35	242	370	279	4 251	5 773	178	669 566	53 706	ZR.	38
	Saturn	33	25 566	3 958	618	1 701	607 129	292	822 921	39 160	ZWL. ZL. ZR.	45
	Mars	33	26 824	3 711	733	1 788	639 016	300	868 477	38 007		42
	Neptun	33	20 015	2 519	651	1 494	464 940	250	894 134	36 680	ZWL. ZR.	106
b.	Jupiter	9	51 281	589	18	820	948 620	395	409 938	6 056		38
	Reichenberg	6	44 723	332	9	773	797 139	355	273 335	4 489		78
	Hauptsumme für 1892		168 651	11 479	2 303	10 827	3 462 617	1 770	—	—	—	347
	„ „ 1891		161 541	10 518	1 992	11 327	3 378 592	1 718	—	—	—	315
	1892 entfielen:											
	Zittau-Reichenberger Bahn		37 525	7 068	599	5 530	884 504	609	—	—	—	—
	Staatsbahnen		131 126	4 411	1 704	5 297	2 578 113	1 161	—	—	—	—
	haben fremde Lokomotiven t bezw. verbraucht		157 113	11 810	829	5 210	4 598 962	1 540	—	—	—	—
	ttau-Reichenberger Bahn demnach von eigenen und Lokomotiven geleistet bezw. cht		194 638	18 878	1 428	10 740	5 478 466	2 149[2])	—	—	—	—
	c) Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn (Schmalspur).											
I. K.	Alex. Thiemer	2	9 967	441	148	532	150 983	61	18 071	770	ZOJ.	51
	Lausche	2	18 432	389	166	839	230 455	111	22 450	1 334	ZOJ. ZM.	51
	Töpfer	2	11 679	469	123	551	170 042	78	20 037	1 041		1
	Hochwald	2	16 005	590	166	788	221 001	95	14 729	961	ZOJ.	18
	Zittau	1	14 167	443	220	735	186 190	89	9 658	628		19
	Hauptsumme für 1892		70 250	2 332	823	3 445	958 671	434	—	—	—	140
	„ „ 1891		75 380	4 039	1 088	4 477	1 039 989	491	—	—	—	113
	1892 entfielen:											
	Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn		70 249	2331	823	3 445	958 645	434[3])	—	—	—	—
	Staatsbahnen		1	1	—	—	26	—	—	—	—	—

Einschliesslich 5 t Steinkohlen als Antheil für Lokomotivwasser-Beschaffung durch Ejectoranlage.
„ 40 „ „ „ „ „ Heizung der Personenwagen durch Lokomotivendampf.
„ 4 „ „ „ „ „ Lokomotivwasser-Beschaffung durch Pulsometeranlage.

Durchschnittsleistung und Durchschnittsverbrauch der Lokomotiven der Staats-Eisenbahnen.

Verwendung.	Gattung.	Stückzahl: durchschnittl. (auf das volle Jahr berechnet).	Durchschnittlich für ein Stück und volles Jahr: Nutz-Kilometer.	Leer-Kilometer.	Reserve-Dienststunden.	Rangir-Dienststunden.	Wagenachsenkilometer auf ein Nutzkilometer.	Heizmaterial in Tonnen*) auf 1000 Nutzkilometer einschl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.	Heizmaterial in Tonnen*) auf 1000 Nutzkilometer ausschl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.	Heizmaterial in Tonnen*) auf 1000 Wagenachsenkilometer einschl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.	Heizmaterial in Tonnen*) auf 1000 Wagenachsenkilometer ausschl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.	Unterhaltungskosten**) für eine Lokomotive einschl. des Aufwandes aus dem Erneuerungsfonds Mark.	Unterhaltungskosten**) für eine Lokomotive ausschl. des Aufwandes aus dem Erneuerungsfonds Mark.	Unterhaltungskosten**) für 1 Lokomotiv- u. Rangirkilom. einschl. des Aufwandes aus dem Erneuerungsfonds Mark.	Unterhaltungskosten**) für 1 Lokomotiv- u. Rangirkilom. ausschl. des Aufwandes aus dem Erneuerungsfonds Mark.
I) nach den Gattungen:															
Schnellzug-Lokomotiven.	H. VI.	26,0	37 441,9	881,7	223,3	319,7	22,75	9,087	8,525	0,399	0,375	3 986,90	3 722,00	0,096	0,09
	B. VI.	9,0	32 033,3	707,3	47,1	167,1	25,62	9,362	9,015	0,365	0,352	6 030,59	5 878,27	0,175	0,17
	Hl. VI.	12,0	37 893,6	981,8	329,8	902,4	28,08	10,767	9,505	0,383	0,339	3 176,72	3 038,67	0,066	0,06
	Schw. VI.	6,0	28 929,7	811,2	650,3	154,5	23,26	10,232	9,535	0,440	0,410	7 432,61	7 785,599°)	0,238	0,24
	H. VI a.	8,6	26 712,7	1 147,2	290,8	1 126,2	24,54	9,629	7,474	0,392	0,305	2 427,18	2 320,42	0,062	0,06
	B. VI a.	7,0	26 499,0	1 325,0	394,0	1 315,4	22,26	9,397	6,830	0,422	0,307	2 856,52	2 842,92	0,070	0,06
	H. VI b.	2,0	38 748,0	806,5	432,5	308,5	23,18	9,433	8,826	0,407	0,381	539,22	534,22	0,013	0,01
	H. VIII b.	10,0	56 217,8	888,4	18,7	492,9	23,34	10,397	9,945	0,445	0,426	2 165,30	2 165,30	0,025	0,02
	K. VIII b.	8,0	36 876,1	794,4	349,8	25,5	23,72	10,264	9,993	0,433	0,421	3 946,21	3 762,25	0,104	0,09
	H. VI b. B.	14,0	46 551,9	883,0	247,2	513,8	24,20	9,231	8,594	0,381	0,355	2 182,18	2 128,14	0,042	0,04
Personenzug-Lokomotiven.	H. III a.	1,0	6 841,0	403,0	245,0	1 250,0	67,41	21,780	13,156	0,323	0,195	2 749,25	2 554,65	0,139	0,13
	W. III a.	2,0	4 563,0	1 087,5	449,5	2 306,5	27,31	—†)	—†)	—†)	—†)	1 394,95	1 297,26	0,049	0,04
	H. III.	66,0	19 737,3	2 544,5	483,6	1 615,2	35,90	13,760	9,314	0,383	0,259	3 704,26	3 318,86	0,096	0,08
	H. III b.	92,0	36 397,1	1 723,3	453,7	899,1	25,19	10,319	8,861	0,419	0,359	1 612,70	1 545,37	0,024	0,02
	K. III.	7,0	24 857,3	2 539,3	538,6	936,4	24,77	11,419	9,017	0,461	0,364	3 048,71	2 946,39	0,083	0,08
	K. III b.	14,0	27 863,4	2 432,4	692,7	1 164,9	33,74	12,164	9,608	0,361	0,285	875,38	856,45	0,021	0,02
	Schw. III b.	32,0	35 574,5	1 394,8	854,0	1 126,0	21,52	10,200	8,312	0,474	0,386	1 210,79	1 068,56	0,035	0,03
	Hl. III b.	15,0	39 244,7	1 572,7	400,7	1 088,2	21,92	9,144	7,636	0,417	0,348	1 743,70	1 640,40	0,034	0,03
	H. III b. B.	14,6	39 236,1	1 223,9	441,6	136,2	22,00	9,697	9,235	0,441	0,420	2 109,04	2 084,80	0,050	0,04
Lokomotiven für gemischte Züge.	H. II.	73,2	16 586,3	1 309,3	391,8	1 688,5	50,19	16,135	11,086	0,321	0,221	1 902,17	1 785,04	0,055	0,05
	W. II.	2,0	2 570,0	1 627,5	444,5	2 145,5	31,06	—†)	—†)	—†)	—†)	984,42	979,70	0,038	0,03
	K. II.	29,0	11 492,4	1 621,4	294,8	2 117,6	35,50	21,814	12,941	0,615	0,365	1 851,26	1 860,214°)	0,054	0,05
	Schl. II.	8,0	15 235,0	1 176,3	104,0	1 619,6	55,03	15,917	10,937	0,289	0,199	3 315,50	2 864,67	0,102	0,08
	H. IV b.	19,0	11 970,3	435,4	365,8	2 013,9	22,59	19,443	11,665	0,861	0,516	2 331,52	2 078,89	0,072	0,06
	H. V a.	4,0	6 374,3	404,3	240,5	2 440,8	24,99	25,140	8,001	1,006	0,320	1 201,52	1 201,52	0,039	0,03
	H. VII.	22,0	21 311,0	3 468,0	565,9	1 143,3	23,00	14,450	11,014	0,628	0,479	3 904,24	3 566,22	0,108	0,09
	Schw. VII.	10,0	10 848,4	4 814,7	1 031,9	1 383,2	40,64	23,487	14,574	0,578	0,359	2 190,76	2 007,92	0,074	0,06
Lastzug-Lokomotiven.	H. V.	120,0	26 530,0	1 770,0	230,0	704,5	50,61	15,665	13,695	0,306	0,275	2 924,10	2 615,92	0,083	0,07
	Schw. V.	35,0	26 404,1	1 128,5	81,3	625,2	49,09	13,990	12,738	0,285	0,259	2 705,16	2 576,22	0,080	0,07
	K. V.	16,0	28 216,4	873,1	34,4	396,9	61,89	11,839	11,080	0,191	0,179	1 942,24	1 686,51	0,059	0,05
	Sigl V.	8,0	32 243,3	743,8	14,6	281,1	61,63	11,785	11,301	0,191	0,183	2 046,82	1 902,96	0,057	0,05
	Hl. V.	11,0	32 612,3	1 672,3	127,4	543,7	51,60	14,665	13,659	0,284	0,265	995,90	850,12	0,025	0,02
	U. V.	1,0	27 608,0	1 411,0	726,0	977,0	57,61	13,909	11,772	0,241	0,204	3 026,27	3 001,27	0,078	0,07
	H. V. B.	40,9	28 425,8	1 448,2	190,5	552,3	57,72	13,106	11,942	0,227	0,207	999,94	999,71	0,028	0,02
	Sigl V. B.	11,0	35 712,5	365,7	128,6	483,2	63,52	11,361	10,684	0,179	0,168	1 957,07	1 957,07	0,048	0,04
Tender-Lokomotiven.	H. I. T.	4,0	4 286,0	224,3	414,3	2 449,3	24,04	33,831	7,874	1,407	0,328	2 737,75	2 493,62	0,094	0,08
	H. III b. T.	30,9	30 153,2	3 412,3	569,8	798,9	23,43	12,449	10,512	0,531	0,449	1 936,76	1 879,42	0,047	0,04
	Schw. III b. T.	6,0	36 650,8	289,2	242,3	949,8	18,96	9,068	7,831	0,478	0,413	3 294,06	3 137,27	0,071	0,06
	H. IV b. T.	3,1	11 009,0	277,4	96,8	1 338,1	15,21	15,530	10,109	1,021	0,664	1 631,72	1 409,05	0,066	0,05
	H. IV bb. T.	1,0	3 030,0	1 421,0	718,0	2 040,0	20,60	—†)	—†)	—†)	—†)	821,44	821,44	0,033	0,03
	H. V. T.	44,5	9 085,0	1 231,3	384,9	2 555,7	34,87	26,096	12,872	0,748	0,369	1 429,03	1 377,99	0,040	0,03
	W. VII. T.	4,0	10 775,0	363,0	991,8	2 159,0	24,37	15,986	5,940	0,656	0,244	1 113,66	1 113,66	0,034	0,03
	Schl. VII. T.	4,0	22 952,8	344,8	84,3	620,3	8,45	7,592	6,317	0,899	0,748	3 491,10	3 414,47	0,118	0,11
	Cr. VII. T.	2,0	479,0	—	252,5	2 868,5	23,80	—†)	—†)	—†)	—†)	677,68	677,68	0,023	0,02
	E. VII. T.	2,0	13 874,5	248,0	72,0	1 205,0	15,55	8,685	4,829	0,558	0,311	5 505,57	5 240,92	0,210	0,20
	H. VII. T.	39,0	14 628,2	730,7	268,2	1 763,0	15,22	12,463	6,833	0,819	0,449	1 587,49	1 480,41	0,048	0,04
	H. VII. T. S.	11,0	16 086,1	790,1	56,5	792,2	11,44	7,138	4,764	0,624	0,416	1 683,61	1 443,31	0,068	0,05
	H. VII. T. S. B.	2,0	22 025,0	493,5	232,5	1 055,0	10,60	6,402	4,109	0,604	0,388	569,98	569,98	0,017	0,01
	H. VII. T. O. B.	4,0	28 537,3	105,0	173,0	563,5	6,80	3,329	2,883	0,489	0,350	965,62	797,47	0,028	0,02
	H. VIII b. T.	1,0	—	—	225,0	3 048,0	—	—	—	—	—	1 668,95	1 668,95	0,055	0,05
	H. M. I. T. B.	2,0	17 044,0	465,0	347,5	1 365,5	32,07	19,772	15,929	0,617	0,497	3 909,68	3 858,74	0,125	0,12
Lokomotiven für schmalspurige Bahnen.	H. V. T. K.	36,3	17 380,0	204,4	75,8	527,1	16,21	5,950	4,963	0,365	0,304	1 697,31	1 572,20	0,074	0,06
	H. V b. T. K.	1,0	12 155,0	9,0	—	490,0	13,55	8,803	7,569	0,650	0,559	1 343,36	1 343,36	0,079	0,07
	Hg. VII. T. K.	1,0	34,0	—	—	—	20,24	—†)	—†)	—†)	—†)	2 249,86	2 249,86	—†)	—†)
	Hth. F. T. K.	2,0	20 285,5	175,0	182,0	41,0	21,56	7,986	7,813	0,370	0,362	4 460,15	3 933,60	0,214	0,18
	Kr. Kl. T. K.	2,0	15 016,0	23,5	335,0	41,0	18,03	6,526	6,227	0,362	0,345	4 086,35	3 224,28	0,204	0,20
	H. Kl. T. K.	4,0	12 923,0	96,3	180,3	390,3	14,47	7,100	6,055	0,491	0,418	1 239,07	1 239,07	0,073	0,07
	H. M. T. K. B.	6,6	22 270,6	37,1	111,5	295,3	15,76	5,919	5,470	0,375	0,347	1 047,57	1 043,78	0,041	0,04
II) nach der Verwendung:															
a) auf normalspurigen Bahnen:															
Schnellzug-Lokomotiven		102,6	37 931,0	919,0	259,8	520,6	24,10	9,711	8,912	0,403	0,370	3 570,88	3 463,21	0,081	0,07
Personenzug-Lokomotiven		243,6	30 916,1	1 917,0	525,7	1 118,2	26,47	10,913	8,831	0,412	0,334	2 166,17	2 004,38	0,049	0,04
Lokomotiven für gemischte Züge		167,2	14 980,1	1 733,6	416,5	1 730,1	40,16	17,865	11,500	0,432	0,286	2 262,72	2 107,23	0,067	0,06
Lastzug-Lokomotiven		242,9	27 826,1	1 461,0	175,2	617,1	53,62	14,188	12,906	0,265	0,241	2 344,33	2 145,16	0,066	0,06
Tender-Lokomotiven		160,5	16 907,0	1 295,9	355,0	1 663,4	20,79	13,697	8,852	0,659	0,426	1 780,32	1 686,36	0,051	0,04
Dampfwagen		3,0	10 483,0	205,7	—	1,3	3,24	3,657	3,561	1,128	1,098	1 653,81	1 479,16	0,155	0,13
Gesammtdurchschnitt für 1892		919,8	25 474,6	1 538,0	352,1	1 121,9	34,68	12,660	10,301	0,365	0,297	2 318,46	2 165,77	0,061	0,05
„ „ 1891		883,7	25 636,5	1 616,9	342,0	1 171,9	35,65	12,892	10,455	0,362	0,293	2 458,64	2 246,58	0,063	0,05
b) auf schmalspurigen Bahnen:															
Schmalsp. Lokomotiven für 1892		52,9	17 246,9	159,8	99,1	440,4	16,37	6,159	5,310	0,376	0,324	1 780,13	1 641,30	0,082	0,07
„ „ „ 1891		42,1	19 706,4	247,7	117,3	485,8	16,91	6,247	5,413	0,385	0,334	1 779,48	1 725,20	0,072	0,07

*) Einschliesslich des Verbrauches zur Dampfheizung der Personenwagen und zur Wasserbeschaffung mittelst Ejector- bezw. Pulsometerbetriebes.
**) Nach Abzug des Rückgewinnes bei den einzelnen Lokomotiven. 1 Rangirdienststunde = 10 Kilometer.
†) Die Durchschnittsberechnung ist wegen der geringen Bedeutung [illegible] Zahlen hier unterblieben.
°) Die Unterhaltungskosten ohne den Aufwand aus dem Erneuer[illegible] einen deshalb höher als die mit Einschluss desselben, weil die Erneuerungsfonds seinen Aufwand überstiegen haben.

Lokomotiven-Leistungen und Heizmaterialverbrauch auf den Betriebslinien im Jahre 1892.

Betriebslinien.	Leistungen.						Verbrauch.				
	Lokomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Tonnen				
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	auf 1 Nutzkilometer.	im Ganzen.	auf 1000 Nutzkilometer einschl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.	auf 1000 Nutzkilometer ausschl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.	auf 1000 Wagenachsenkilometer einschl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.	auf 1000 Wagenachsenkilometer ausschl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.
	Kilometer.		Dienststunden.								
a) Staatsbahnen.											
malspurige:											
au	1 548 611	89 839	19 430	90 828	58 086 517	37,51	19 740	12,747	9,796	0,340	0,261
	2 021 957	124 887	14 444	65 136	72 756 128	35,98	26 339	13,026	11,262	0,362	0,313
itz-Lindenau	13 126	557	200	2 142	500 023	38,09	309	23,541	16,151	0,618	0,424
enau-Gaschwitz	21 705	120	555	9 194	1 476 818	68,04	829	38,194	19,765	0,561	0,290
hwitz-Meuselwitz	242 666	2 591	1 241	7 172	9 101 800	37,51	2 723	11,221	9,841	0,299	0,262
nneburg	150 140	9 640	237	2 856	2 859 708	19,05	1 534	10,217	9,085	0,536	0,477
nitz-Gera	466 218	13 634	2 374	19 015	14 064 553	30,17	4 711	10,105	8,159	0,335	0,270
a-Mehltheuer	336 228	5 012	4 954	16 159	10 873 998	32,34	4 925	14,648	12,316	0,453	0,381
leiz	52 783	558	65	2 074	572 178	10,84	340	6,441	4,698	0,594	0,433
schberg während der Bauzeit	8 569	615	1 130	210	120 944	14,11	406	8,893	7,316	0,887	0,730
schberg vom 1. Juli an	37 087	150	20	985	336 676	9,08					
z	100 380	1 407	856	2 152	2 150 059	21,42	1 006	10,022	8,916	0,468	0,416
tz	252 883	1 472	4 485	13 244	8 088 648	31,99	2 936	11,610	9,991	0,363	0,284
Plauen-Eger	717 672	61 818	12 749	17 054	23 846 511	33,23	9 160	12,763	11,086	0,384	0,334
Falkenstein-Muldenberg	93 041	1 469	480	2 861	1 410 104	15,16	1 058	11,074	9,452	0,725	0,619
uldenberg, während der Bauzeit	2 495	320	464	251	49 044	19,66					
enstein-Oelsnitz	325 691	20 394	4 801	10 509	6 747 419	20,72	3 911	12,008	10,123	0,580	0,489
stadt-Schwarzenberg	51 308	792	—	1 311	517 503	10,09	407	7,932	6,783	0,786	0,672
1-Werdau	392 026	26 560	4 022	27 442	13 759 082	35,10	4 646	11,851	8,408	0,338	0,240
ederschlema	32 711	73	74	4 210	482 072	14,74	517	15,805	10,302	1,072	0,699
warzenberg-Aue	231 220	6 372	6 691	10 635	4 802 742	20,77	3 220	13,926	11,409	0,670	0,549
tendorf	19 062	—	—	783	191 681	10,06	204	10,702	8,971	1,064	0,892
ckau	948 170	55 324	11 093	35 526	35 431 304	37,37	13 533	14,273	12,133	0,382	0,327
zen	438 383	2 938	11 404	11 458	9 355 624	21,34	3 739	8,529	6,926	0,400	0,328
erg	49 442	93	54	1 547	716 195	14,49	450	9,102	7,746	0,628	0,535
Egidien	164 145	3 639	1 903	14 389	5 530 928	33,70	2 407	14,664	10,661	0,435	0,316
üstenbrand-Chemnitz	175 268	3 656	1 850	7 098	7 492 362	42,75	2 209	12,604	10,629	0,295	0,249
-Adorf	728 897	90 950	13 371	21 674	17 822 373	24,45	9 477	13,002	10,881	0,532	0,445
nthal	51 560	7 264	3 440	6 010	1 314 957	25,50	1 130	21,916	15,303	0,859	0,600
gk-Chemnitz	344 837	8 640	3 918	9 287	10 830 151	31,41	4 344	12,597	11,165	0,401	0,355
-Chemnitz	612 736	31 770	6 187	16 730	19 797 479	32,31	6 457	10,538	8,984	0,326	0,278
lorf-Penig	76 054	866	—	4 146	995 715	13,09	867	11,400	9,033	0,871	0,690
gensdorf-Chemnitz	77 360	117	80	2 447	1 802 445	23,30	916	11,841	10,471	0,508	0,449
sa-Chemnitz	688 950	76 064	8 215	28 329	25 828 342	37,49	9 542	13,850	11,409	0,369	0,304
ichen-Chemnitz	234 876	2 681	3 046	7 888	5 620 098	23,93	2 229	9,490	7,817	0,397	0,327
mnitz	1 539 751	234 318	35 717	77 149	49 366 198	32,06	28 740	18,665	15,478	0,582	0,483
mnitz	441 289	22 764	10 658	13 719	12 988 791	29,43	4 425	10,027	8,104	0,341	0,275
berg	83 360	143	1 109	3 550	1 822 593	21,86	1 045	12,536	10,521	0,573	0,481
öha-Chemnitz	336 198	33 380	15 908	13 034	12 560 328	37,36	4 086	12,154	9,334	0,325	0,250
ckau	38 071	202	36	2 618	813 864	21,38	475	12,477	9,509	0,584	0,445
berg-Moldau	466 405	61 140	10 747	17 512	20 813 352	44,63	6 775*)	14,526	11,975	0,326	0,268
brücke	29 241	2 112	563	2 415	340 379	11,64	280	9,576	5,438	0,823	0,467
elsdorf-Grosshartmanns-											
eigb. Brand-Langenau	62 949	1 989	1 261	3 209	921 146	14,63	623	9,897	7,276	0,676	0,497
iesa-Nossen	238 866	7 037	769	8 792	9 879 258	41,36	3 077	12,882	11,132	0,311	0,269
n Dresden	1 230 394	29 030	16 192	55 747	42 272 682	34,36	15 849	12,881	10,649	0,375	0,310
-Dresden	2 019 464	69 000	19 436	100 184	82 146 434	40,68	25 156	12,457	10,045	0,306	0,247
riestewitz	50 740	836	4 664	10 148	1 222 816	24,10	815	16,062	6,110	0,666	0,254
werda	443 430	12 533	9 079	13 756	18 332 703	41,34	5 291	11,932	10,175	0,289	0,246
esden	1 285 692	31 523	13 253	74 351	75 963 811	59,08	13 369	10,398	7,671	0,176	0,130
sshübel	59 159	322	132	1 708	752 538	12,72	402	6,795	5,511	0,534	0,433
lorf-Pirna	392 686	42 757	7 080	21 388	13 577 396	34,58	6 301	16,046	12,954	0,464	0,375
a	23 492	627	328	1 236	343 573	14,63	175	7,449	4,895	0,509	0,335
n	1 625 607	167 150	24 857	84 747	63 239 846	38,90	19 575	12,042	9,117	0,310	0,234
röhrsdorf	47 323	328	29	1 686	728 888	15,40	447	9,446	7,882	0,613	0,512
-Zittau	422 581	7 550	4 039	21 949	11 216 016	26,54	4 685	11,087	8,652	0,418	0,326
gswartha	61 978	1 169	109	1 597	714 552	11,53	318	5,131	3,921	0,445	0,340
dau	345 976	14 506	2 617	10 709	6 735 067	19,47	4 286	12,388	10,764	0,636	0,553
Cunewalde	24 245	3 972	62	2 836	253 286	10,45	202	8,332	2,557	0,798	0,245
orf-Ebersbach-Löbau	289 752	8 031	1 578	11 258	5 860 468	20,22	2 419	8,349	6,488	0,413	0,321
ut-Löbau	141 573	4 159	690	3 181	2 368 018	16,73	1 111	7,848	6,682	0,469	0,399
urige Bahnen zusammen	23 408 479	1 408 860	324 746	1 031 231	810 566 184	34,63	296 148	12,651	10,290	0,365	0,297

Einschluss der auf Kohlenbahn bei Meuselwitz geleisteten 2 931 Lokomotiven-Nutzkilometer, Lokomotiven-Leerkilometer und 54 931 Wagenachsenkilometer.
tenstein-Muldenberg am 15. November eröffnet.
Einschluss der auf Bockwaer Kohlenbahn bei Zwickau geleisteten 39 804 Lokomotiven-Nutzkilometer, 8 999 Lokomotiven-Leerkilometer und 1 866 358 Wagen-
Ausserdem wurden auf der Brückenbergschachtbahn bei Zwickau geleistet: 9 855 Lokomotiven-Nutzkilometer, 304 Lokomotiven-Leerkilometer, 685 Rangir-
d 413 709 Wagenachsenkilometer.
Einschluss der auf Kohlenbahn bei Oelsnitz i. E. geleisteten 21 890 Lokomotiven-Nutzkilometer, 1 625 Lokomotiven-Leerkilometer und 614 544 Wagenachsenkilometer.
Einschluss der auf Kohlenbahn bei Lugau geleisteten 8 316 Lokomotiven-Nutzkilometer, 2 326 Lokomotiven-Leerkilometer, 2 451 Rangir-Dienststunden und
senkilometer.
Einschluss der in den Werkstättenzügen in Chemnitz geleisteten 3 717 Lokomotiven-Nutzkilometer, 1 040 Lokomotiven-Leerkilometer, 666 Reserve-Dienst-
ngir-Dienststunden und 149 504 Wagenachsenkilometer.
Einschluss der auf Kohlenbahn bei Dresden geleisteten 62 268 Lokomotiven-Nutzkilometer, 4 144 Lokomotiven-Leerkilometer und 1 616 422 Wagenachsenkilometer.
erdem wurden auf der Privat-Zweigbahn Berthelsdorf-Weissenborn geleistet: 3 456 Lokomotiven-Nutzkilometer, 7 Lokomotiven-Leerkilometer, 44 Rangir-
d 52 184 Wagenachsenkilometer.
chliesslich des Verbrauches auf der Privat-Zweigbahn Berthelsdorf-Weissenborn.

E. Leistungen und Verbrauch durch die Lokomotiven.

Betriebslinien.	Leistungen.						Verbrauch.			
	Lokomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Tonnen			
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	auf 1 Nutzkilometer.	im Ganzen.	auf 1000 Nutzkilometer einschl. Verbrauch für Leerfahrten, und Rangirdienst.	ausschl.	auf 1 Wagenachse einschl.
	Kilometer.		Dienststunden.							
Schmalspurige:										
Wilkau-Saupersdorf	40 251	219	24	2 053	886 106	22,01	324	8,049	6,484	0,365
[1]) Mosel-Ortmannsdorf	50 929	417	—	1 019	696 453	13,67	299*)	5,871	5,243	0,429
Wilischthal-Ehrenfriedersdorf mit Zweigbahn Oberherold-Thum	57 482	5 748	2 192	2 741	855 387	14,88	433	7,533	5,428	0,506
Wolkenstein-Jöhstadt (während der Bauzeit	815	69	—	10	9 584	11,76	231	7,546	6,599	0,472
Wolkenstein-Jöhstadt (vom 1. Juni an	29 797	254	716	703	479 195	16,08				
Schönfeld-Geyer	26 423	71	—	1 098	369 904	14,00	236	8,932	7,683	0,658
Grünstädtel-Oberrittersgrün	27 542	—	1	2 065	299 061	10,86	213	7,734	5,483	0,511
Hainsberg-Kipsdorf	94 229	573	1 306	314	1 878 545	19,94	671	7,121	6,877	0,357
Potschappel-Wilsdruff	33 232	511	30	220	475 847	14,32	252	7,583	7,312	0,530
Mügeln-Geising-Altenberg	155 713	231	605	2 141	2 322 881	14,92	897	5,761	5,211	0,386
Oschatz-Strehla	34 575	81	255	822	378 147	10,94	187	5,409	4,628	0,495
Oschatz-Mügeln-Döbeln	105 041	19	15	3 169	1 750 215	16,66	450	4,284	3,380	0,257
Mügeln-Nerchau-Trebsen	73 754	49	—	1 112	1 128 305	15,30	515	6,983	6,522	0,456
Radebeul-Radeburg	62 066	100	—	1 894	1 077 740	17,36	312	5,027	4,109	0,289
Klotzsche-Königsbrück	62 772	71	—	1 918	1 816 925	20,98	313	4,986	4,062	0,258
Taubenheim-Dürrhennersdorf (während der Bauzeit	278	—	—	67	2 542	9,14	60	8,595	6,446	0,631
Taubenheim-Dürrhennersdorf (vom 1. Novbr. an	6 703	37	86	417	92 560	13,81				
Zittau-Markersdorf	44 004	1	12	1 346	757 332	17,21	226	5,136	4,227	0,278
Schmalspurige Bahnen zus.	905 606	8 451	5 242	23 109	14 776 729	16,32	5 619	6,205	5,357	0,380
Normalspurige „ „	23 408 479	1 408 860	324 746	1 031 231	810 566 184	34,63	296 148	12,651	10,290	0,365
Summe der Staatsbahnen	24 314 085	1 417 311	329 988	1 054 340	825 342 913	33,95	301 767	12,411	—	0,366

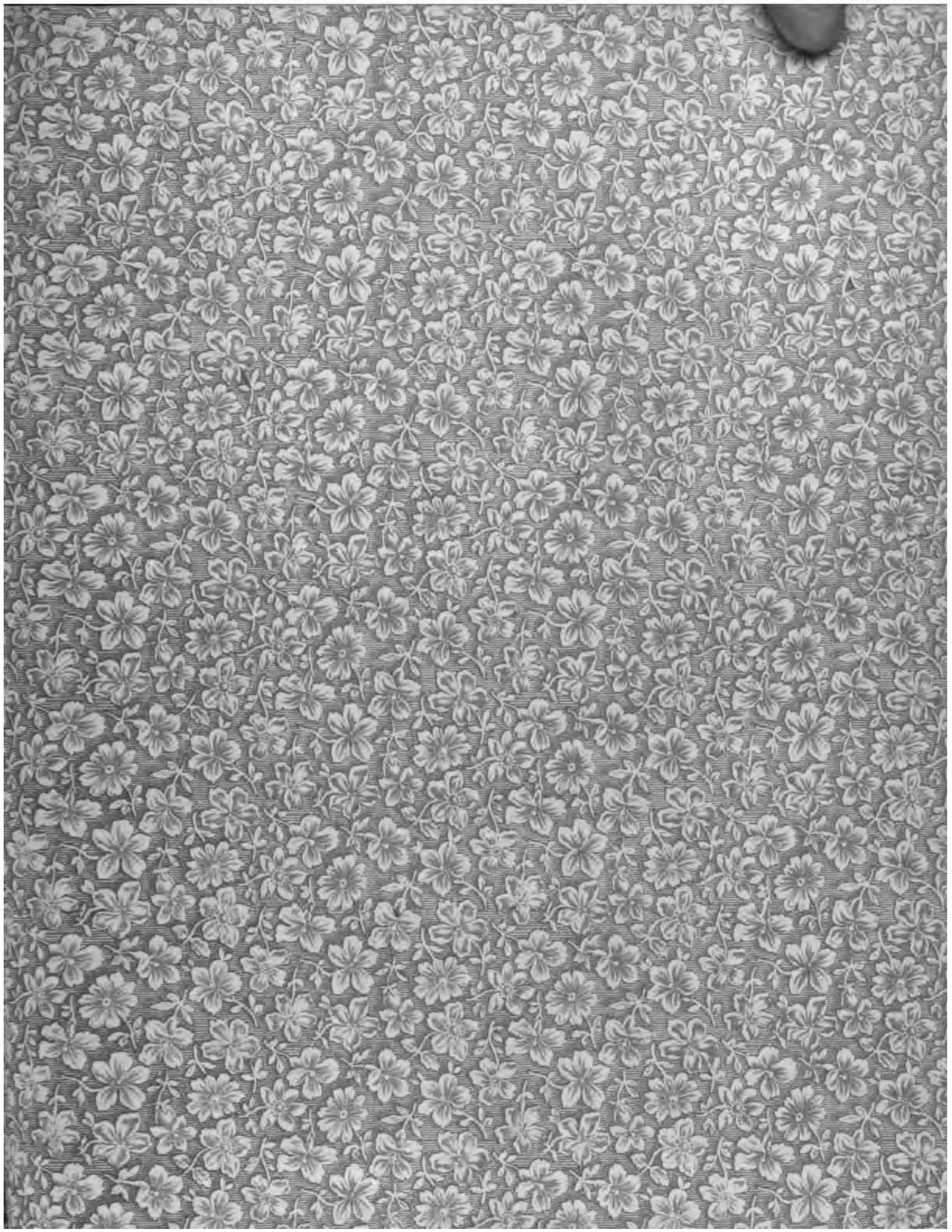
b) Privatbahnen.

Normalspurige:										
[2]) Altenburg-Zeitz	192 811	8 108	2 020	12 020	4 931 549	25,58	2 391	12,401	9,308	0,485
Zittau-Reichenberg	194 638	18 878	1 428	10 740	5 478 466	28,15	2 149	11,041	8,132	0,392
Schmalspurige:										
Zittau-Oybin mit Zweigbahn Bertsdorf-Jonsdorf	70 249	2 331	823	3 445	958 645	13,65	434	6,178	4,498	0,453

[1]) Ausserdem wurden auf der Privat-Zweigbahn Mosel-Crossen geleistet: 6 757 Lokomotiven-Nutzkilometer, 4 Lokomotiven-Leerkilometer, 19 Dienststunden und 161 417 Wagenachsenkilometer.

[2]) Einschliesslich der auf Kohlenzweig- u. s. w. Bahnen geleisteten 27 024 Lokomotiven-Nutzkilometer, 1 699 Lokomotiven-Leerkilometer und 941 456 achsenkilometer.

*) Einschliesslich des Verbrauches auf der Privat-Zweigbahn Mosel-Crossen.



TJ 608 .G3 A3
Nachweisung der am Jahresschlu
Stanford University Libraries
3 6105 041 649 281